HISTOIRE DE L'AVIATION

AÉRO JOURNAL

N°12
BIMESTRIEL
AVRIL – MAI 00

LA MORT D'U... MAMMOUT...

LES SUÉDOIS AU CONGO

LA 1000E VICTOIRE DE LA JG 2

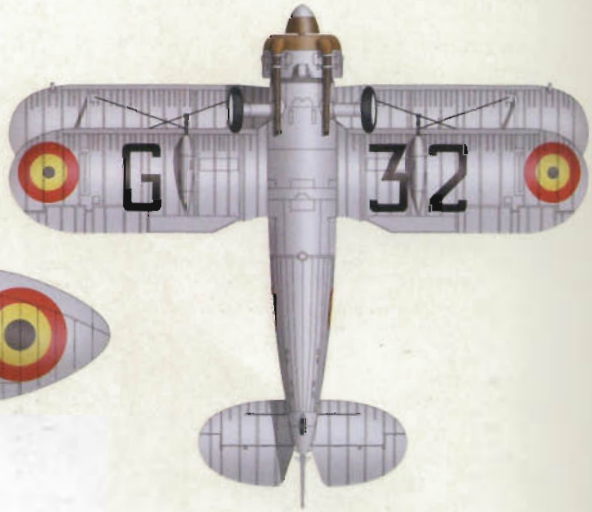
Il y a 60 ans : 10 mai 1940

M 4873 - 12 - 39,00 F - RD
FR... 9,00 BEF 250,00

Voir les profils de ces avions en page 15.

De haut en bas :

– le Hawker Hurricane H-24;
– le Fiat CR.42 R-43 (ex-R-13);
– le Fairey Battle T-68;
– le Gloster Gladiator G-32;
– le Renard R.31 N-19.



© P-A Tilley - 03.00

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Le bogue de l'an 40

Le 10 mai 1940, la France découvrait avec stupeur que sa pendule était revenue à l'année 1914. Le bogue de l'an 40 avait frappé. Pourtant, ce défaut incrusté dans la mémoire vive du pays n'était pas apparu de manière brutale. Bien au contraire, ce virus s'était glissé insidieusement et progressivement dans toutes les couches de l'appareil militaire et politique. Depuis la remilitarisation de la Rhénanie, la France vivait dans une sorte de réalité virtuelle, où ses programmes n'étaient plus *wysiwyg* (1) et où l'on ne voyait que ce que l'on voulait voir.

En un mois et demi, la France allait subir la plus humiliante de ses défaites militaires et, pendant les quatre années suivantes, subir l'un des régimes les plus infâmants de toute son histoire. Curieusement, rares sont ceux qui font le lien entre les deux. Tout donne l'impression que l'histoire de la France en guerre débute le 17 juin 1940 à Bordeaux et l'entrée en scène du vainqueur de Verdun.

Cette simplification, propre à séduire les journalistes, passe sous silence que cet événement est la conséquence directe de notre déroute militaire. S'il n'y avait pas eu cette défaite, le seul régime que les Français auraient connu à Vichy aurait été celui des cures thermales.

« *Tout est perdu for l'honneur* » avait dit François I[er] dans des circonstances à peine différentes. Mais là, que nous restait-il ?

Et à qui a-t-on jamais reproché cette déroute ? Bien sûr, il y a eu le procès de Riom, sans jugement, sans verdict, tellement manipulé qu'il a dissuadé d'hypothétiques parties civiles de le faire rouvrir après 1945. C'est vrai qu'à cette époque les choses avaient changé. Or, en France, plus ça change, plus c'est la même chose. Qui avait alors intérêt à remettre le couvert ?

Les vrais responsables de la débâcle de 1940 n'ont jamais été inquiétés. Ils reposent désormais en paix. C'est vrai qu'ils étaient sans doute trop nombreux pour tenir dans le même box des accusés. Combient étaient-ils ? Dix mille, cent mille, peut-être même quarante millions ?

Mais, aujourd'hui, tout le monde s'en fout comme de l'an quarante...

C-J.E.

(1) *What You See Is What You Get* (ce que l'on voit est ce que l'on obtient). Pour les non spécialistes en informatique, se dit d'un programme qui permet d'imprimer exactement ce qui est affiché à l'écran.

AÉRO-JOURNAL N° 12 – Avril - mai 2000

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.

Commission paritaire : 77345

ISSN : 0336-1055

Dépôt légal : 2e trimestre 2000

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt

Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann

Reponsable de la publication pour la Belgique : J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique

Adresse du siége social :

AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance
(Tél.: 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,oo (France) ou Euro 6,20.

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 10 mai 1940
Il y a soixante ans, la Luftwaffe frappait à l'ouest. Bien que les préparatifs allemands ne soient pas passés inaperçus, Hollandais, Belges, Britanniques et Français allaient être pris par surprise...

6 Pays-Bas : le massacre des Ju 52
Si les Pays-Bas capitulent en cinq jours, ce n'est pas sans opposer une furieuse résistance, comme les groupes de transport allemands en font la mauvaise expérience.

18 Belgique : désastre à Schaffen
En quelques minutes, l'aéronautique Militaire belge perd la quasi totalité de son aviation de chasse par la stupidité d'officiers confondant guerre et manœuvres.

24 France : « le big Dyle »
Alors que le gros de l'armée française monte en Belgique dans le cadre de la manœuvre « Dyle », les *Panzer* commencent la traversée des Ardennes. Et pendant ce temps, les bombardiers français attendent toujours l'autorisation d'intervenir...

38 Les as de l'aviation : Jacques-Henri Schloesing
Le 13 février 1943, le commandant du groupe *île-de-France* était porté disparu à l'issue d'un combat contre des Fw 190A de la JG 26.

41 Les Suédois au Congo
Pour appuyer les troupes de l'ONU engagées aux côtés du gouvernement congolais contre la sécession au Katanga, les Suédois fournissent un petit contingent de chasseurs-bombardiers SAAB J29.

49 « Tempête » en Finlande
Pendant la guerre, la Finlande tente de se donner une industrie aéronautique. Mais son premier chasseur, le Myrsky (tempête), connaîtra bien des malheurs et une carrière très courte.

53 La mort d'un mammouth
Un pilote de Marauder revendique trois victoires aériennes en l'espace de quinze jours. Récit et photos.

55 La 1 000ème victoire de la JG 2
Le 17 avril 1942, un violent combat aérien oppose une escadrille de Lancaster à la JG 2 au-dessus du terrain de Beaumont-le-Roger. C'est l'occasion pour Oesau de remporter son 101ème succès et la JG 2 sa 1 000ème victoire.

60 La chasse française (12) : le GC III/3
Ce groupe aura une existence éphémère, puisqu'il sera dissous peu de temps après avoir été transformé sur D.520.

En couverture : l'adjudant-chef Pierre Dorcy, du GC II/2, peu avant le 10 mai 1940.

10 mai 1940

Et l'enfer se déchaîna...

Christian-Jacques Ehrengardt

Le 10 mai 1940, après huit longs mois de « ni guerre ni paix », l'offensive allemande est enfin déclenchée. Depuis la déclaration de guerre, pour différentes raisons, les Alliés ont abandonné l'initiative aux Allemands. Il n'est donc pas étonnant que ce soit eux qui « tirent les premiers ». Par delà le heurt de deux camps opposés, ce sont surtout deux conceptions de la guerre qui s'affrontent et la France ne résistera pas au choc culturel. Le 10 mai, le ciel lui tombe sur la tête, elle ne s'en relèvera pas.

L'ennemi attaque invariablement en deux circonstances : 1) quand il est prêt; 2) quand vous ne l'êtes pas. Ce vieil adage militaire d'applique sans réserve au 10 mai 1940, premier jour de l'offensive allemande à l'Ouest.

Après la conquête de la Pologne, la Wehrmacht avait eu besoin de marquer une pause. Aussi facile qu'elle ait paru, cette campagne avait fait baisser les maigres réserves en munitions et en carburant en dessous de la cote d'alerte. Il convenait de les reconstituer et même de les accroître avant de régler leur compte aux armées françaises et britanniques.

Celles-ci, commandées par le pusillanime général Gamelin, ne furent d'ailleurs pas fâchées de bénéficier d'un long répit qui passera à la postérité sous le nom de « Drôle de Guerre ». L'ordre du jour était de tout faire, mais surtout pas la guerre. Tapie dans l'ombre faussement protectrice de sa ligne Maginot, l'armée française avait choisi de laisser l'initiative aux Allemands.

Or, à partir de la fin de l'hiver, ceux-ci n'attendaient plus qu'une chose : que leurs services météorologiques prévoient un anticyclone suffisamment long pour déclencher l'offensive.

Le 10 mai 1940, après huit mois de « *Sitzkrieg* », ils passent enfin à l'action. Cette attaque est attendue par les Alliés depuis plusieurs jours. En effet, dès le 1er mai, l'attaché militaire français à Berne a informé Paris que l'Allemagne déclencherait une offensive générale entre le 8 et le 10 mai, en faisant porter son effort principal sur Sedan. Le 8 mai, l'attaché militaire belge à Berlin a signalé que l'OKW venait de diffuser l'ordre d'attaque. Le lendemain, 9 mai, à

23h15, l'armée belge est mise en état d'alerte. Les gouvernements hollandais et français sont avertis.

Et pourtant, tous vont être pris au dépourvu...

Se basant sur les documents récupérés à Mechelen, le 10 janvier, et fort de l'expérience d'août 1914, l'état-major français s'attend à une répétition du célèbre « coup de faux de Schlieffen », visant à déborder les armées alliées par leur aile gauche, le long de la mer du Nord.

Sedan ? On n'y croit pas – ou si peu. Si les Allemands veulent faire passer d'importantes forces mécaniques à travers les Ardennes, il leur faudra du temps; suffisamment pour que l'armée française puisse parer avec efficacité à cette menace.

Les états-majors français et belges ont arrêté un plan détaillé, connu sous le nom de « manœuvre Dyle ». Il s'agit, en gros, d'organiser l'entrée en Belgique des armées françaises et britanniques, jusqu'à la rivière Dyle, en s'appuyant à droite sur Sedan et en prenant les Ardennes comme pivot.

Du côté allemand, l'heure H a été fixée à 05h35 par Hitler. Celui-ci, sans doute pour éviter d'être débordé sur sa droite, a décidé d'envahir également la Hollande.

Aux Pays-Bas, les troupes aéroportées sont lancées sur les ponts de Rotterdam, Moerdijk et Dordrecht, ainsi qu'autour de La Haye. Deux colonnes franchissent les frontières et se dirigent vers l'Ijssel, tandis qu'une division blindée passe la Meuse et progresse vers Bois-le-Duc.

En Belgique, par un audacieux coup de main, les parachutistes neutralisent le fort d'Ében-Émaël et capturent les ponts qui enjambent le canal Albert. Les chars franchissent le canal et crèvent le point de résistance de l'armée belge à son point le plus sensible.

Le corps blindé de Höpner traverse la mince bande du Limbourg hollandais et s'empare de Maastricht dans la matinée, avant de passer sur l'autre rive du canal Albert.

Les avant-gardes de la IV[ème] armée s'emparent d'Eupen et de Malmédy et parviennent aux abords des défenses extérieures de Liège.

Plus au sud, von Kleist traverse le Luxembourg et aborde au début de la matinée le territoire belge entre Arlon et Bastogne, où il est retardé par les destructions opérées par les Belges.

À 06h45, le général Georges, commandant en chef du front du Nord-Est, informe le général Billotte, commandant le groupe d'armées Nord, que les Belges demandent l'appui des Français. À 7 heures, un tiers de l'armée française et la quasi totalité des forces expéditionnaires britanniques commencent à pénétrer en Belgique.

Dans les Ardennes, les divisions légères de cavalerie se portent sur l'Ourthe dans la journée, mais sur leur aile droite, de violents combats les opposent à des éléments de Guderian près d'Arlon. Supérieur en nombre, l'ennemi rejette les Français sur Neufchâteau.

Les bombardiers allemands sont lancés en masse sur les aérodromes ennemis. Leurs résultats sont variables, mais plutôt faibles en ce qui concerne l'armée de l'Air. Contrairement à une légende largement répandue, celle-ci n'est nullement écrasée au sol le 10 mai. En revanche, les *Kampfgeschwadern* subissent des pertes substantielles.

D'une manière très étonnante, la réaction des Alliés est timorée. Il est vrai que l'armée de l'Air ne dispose, dans la zone d'opérations Nord, que de 24 bombardiers diurnes. C'est bien maigre pour s'opposer au flot des colonnes blindées qui déferle sur la Belgique et les Pays-Bas. Mais, cela n'excuse pas leur passivité. La raison en incombe aux généraux Gamelin et Georges, qui ont formellement interdit toute action offensive pouvant mettre en péril la vie de civils belges et hollandais ! Ce ne sera que le 11 mai à 18 heures qu'interviendront les premiers bombardiers français dans la bataille terrestre.

De son côté, la RAF ne s'est pas posée de question. Dès midi le 10 mai, les premiers Blenheim sont venus mitrailler le terrain de Waalhaven, encombré de Ju 52. Et l'*Air Marshall* Barratt, commandant l'*Advanced Air Striking Force* britannique en France, a lancé ses Battle contre les colonnes allemandes traversant le Luxembourg. Également en proie aux tergiversations, l'état-major belge, bien qu'ayant mis ses bombardiers en état d'alerte, attendra le lendemain pour leur donner ses instructions.

Enfin, les bombardiers lourds français de la 15[ème] escadre ne participeront à aucune mission dans la nuit du 10 au 11, tout militant à croire que le haut commandement français n'a pas encore réellement appréhendé la réalité de la situation et continue à vouloir ménager l'Allemagne comme il l'a fait depuis le 3 septembre 1939.

Pourtant, dans l'après-midi du 11 mai, il devra bien en convenir : la « Drôle de Guerre » est bel et bien terminée et a commencé une campagne qui n'amusera personne.

I - Pays-Bas

LE MASSACRE DES JU 52

Des Ju 52/3m touchés par l'artillerie hollandaise s'embrasent sur le terrain de Waalhaven. (Collection J.V. Crow)

Pour conquérir la « Forteresse Hollande », la Luftwaffe met le paquet : pas moins de 1 000 appareils de la *Luftflotte* 2 du *General der Flieger* Albert Kesselring, dont 475 de transport, sont affectés à cette opération.

À 2 heures du matin, le 10 mai, les premiers avions allemands décollent. Il s'agit de Heinkel He 115 du Kü.Fl.Gr. 506, commandé par le *Major* Heinrich Minner et basé à Trondheim (Norvège), chargés de mouiller des mines à l'embouchure des fleuves et devant les ports hollandais.

LES OPÉRATIONS AÉROPORTÉES

La concentration des Junkers 52/3m des KGzbV 1 et KGr.zbV 9, 11 et 12 a commencé le 8 mai, sur les terrains d'Osnabrück, Lippstadt, Dortmund et Münster, tous très proches de la frontière commune avec les Pays-Bas et la Belgique.

Deux opérations aéroportées distinctes ont été plannifiées. La première, la plus importante, est surtout une opération militaire : prendre le terrain de Waalhaven, près de Rotterdam, et les ponts sur la Meuse à Rotterdam, Dordrecht et Moerdijk. Elle est confiée au *Generalleutnant* Kurt Student. La seconde, commandée par le *Generalmajor* Graf Sponeck, est une opération à visée politique : s'emparer des aérodromes d'Ypenburg, d'Ockenburg et de Valkenburg, qui ceinturent La Haye, pour capturer le gouvernement hollandais et la famille royale.

Dans la région de Rotterdam, la première vague de Ju 52 se présente à 04h40, peu après le passage des bombardiers. L'opération aéroportée est une réussite totale. Sauf à Dordrecht, où les Hollandais opposent une résistance farouche, les ponts sont rapidement occupés.

À La Haye, la situation tourne rapidement à la confusion pour les paras allemands.

Douze Heinkel He 59 de la « Schwilden *Staffel* », venus de Norvège, se posent sur la Meuse, en plein cœur de Rotterdam. Ils déposent des troupes de choc qui se rendent maîtres des principaux ponts. Quatre hydravions sont détruits par l'artillerie hollandaise.

La situation est nettement moins brillante autour de La Haye, où les éléments aéroportés se heurtent à une vive résistance.

À Ypenburg, 11 des 13 Ju 52/3m de la première vague sont abattus. Les appareils de la seconde vague se présentent au-dessus d'un terrain jonché d'épaves en flammes et d'obstacles divers et doivent renoncer à s'y poser. Ils sont contraints d'aller chercher refuge ailleurs, quelques uns sur l'autoroute qui mène à Rotterdam, d'autres en pleine nature.

À Ockenburg, la DCA hollandaise déchaînée abat de nombreux appareils qui bloquent bientôt toutes les pistes, empêchant les avions qui se sont posés de pouvoir redécoller pour effectuer une nouvelle rotation. Les Ju 52/3m qui se présentent doivent aller se poser dans les dunes, près de Kijduin, où ils s'ensablent. En fin de matinée, il ne reste que le terrain de Waalhaven qui soit encore praticable.

À Valkenburg, les parachutistes parviennent à se rendre maîtres de la situation. Mais comme le terrain, encore en cours d'aménagement, n'est pas drainé, les appareils qui s'y posent s'embourbent, fournissant de magnifiques cibles à l'artillerie hollandaise qui ne se prive pas de quelques jolis cartons. Les appareils de la deuxième vague sont déroutés sur les plages, où, à leur tour, ils se plantent dans le sable.

Très vite, la tournure des événements dans le secteur de La Haye devient catastrophique pour les troupes aéroportées

Hit by the Dutch artillery, several Ju 52/3ms are set ablaze on Waalhaven airfield.

ORDRE DE BATAILLE DE L'AVIATION NÉERLANDAISE

LUCHTVAARTAFDELING

De Kooij
1e JaVa — 11 D.XXI disp. (214,218,219,221,223,233,234,240-242,244)
(1-II-1 LvR) — 1 D.XXI ind. (237)

Schipol
2e JaVa — 9 D.XXI disp. (213,224,225,229,235,236,238,239,245)
(2-II-1 LvR) — 2 D.XXI ind. (232, 243)
Bomb Va — 9 T.V disp. (850, 853-856, 858, 859, 862, 865)
(2-I-1 LvR) — 3 T.V ind. (857, 860, 863)

Waalhaven
3e JaVa — 11 G-1a disp. (302,309,311,312,315,319,328-330,334,335)
(3-II-1 LvR) — 1 G-1a ind. (316)
10 G-1b ind. (347, 349, 350, 352, 354-357, 360, ?)

Bergen-op-Zoom
4e JaVa — 12 G-1a disp. (301,304,305,308,310,318,321,322,325,331,332, 333)
(4-II-1 LvR) — 2 G-1a ind. (313, 317)
Strat.Ver. Va — 10 C.X disp. (700, 705, 706, 708, 709, 711-715)
(1-I-1 LvR) — 3 C.X ind. (704, 707, 710)
1 C.V disp. (653)

Ypenburg
Jachtgroep Veldlegen
1e Afdeling — 9 D.XXI disp. (212, 215-217, 222, 227, 228, 246, 247)
(1-V-2 LvR)
3e Afdeling — 11 8A disp. (381, 382, 384-386, 388-393)
(3-V-2 LvR) — 1 8A ind. (383)
2e Verk. Gr. — 7 C.V disp. (593, 624...)
(II-2 LvR) — 5 FK.51 disp. (405, 420...)

Hilversum
1e Verk. Gr. — 4 C.V disp. (594, 612, 646, 650)
(I-2 LvR) — 2 C.V ind. (dont 600)
1 C.X disp. (719)
1 C.X ind. (718)
4 FK.51 disp. (dont 422)

Ringenbrock
3e Verk. Gr. — 9 C.V disp. (592, 605, 617, 619, 621, 622, 631, 639, 645)
(III-2 LvR) — 1 C.V ind. (615)
4 FK.51 disp. (408, 419, 426, ?)

Gilze-Rijen
4e Verk.Gr. — 7 C.V disp. (604, 606, 614, 618, 620, 631, 641)
(IV-2 LvR) — 1 C.V ind. (625)
3 FK.51 disp. (411, 415, 421)
1 FK.51 ind. (427)

MARINE LUCHTVAART DIENST

Braasemmermeer — 3 T.VIII W (R1-R3)

Westeinderplas — 3 C.VIII W (G1, 62, G4)
3 T.VIII W (R6, R7, R9)

Alkmaardermeer — 10 C.XIV W (F1, F3, F5, F6, F13, F15, F16, F18, F20, F22)

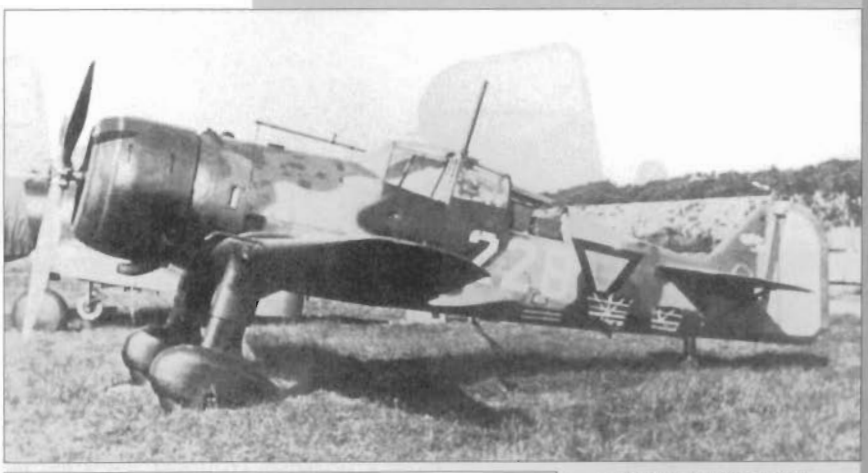
Schellingworde — 1 T.VIII W (R11)

Veere — 3 C.VIII W (G3, G5, G6)
4 C.XIV W (F17, F21, F23, F24)
1 C.XI W (W14)

De Mok — 10 C.XIV W (F2, F4, F7-12, F14, F19)
3 C.VIII W (G7-9)
1 T.VIII W (R4)
1 C.XI W (W3)
10 C.VII W (L2-5, L7, L8, L13 , L14, L17, L18)

De Kooij — 15 FK.51 (E1-15)
15 S.IX/2 (S20-34)
? S.III (?)

allemandes, qui ne peuvent recevoir de renfort. L'un après l'autre, les trois aérodromes sont « nettoyés » en fin d'après-midi par les Hollandais au terme de violentes contre-attaques. Cette situation entraîne l'annulation de l'envoi de la troisième vague. Sponeck, qui a perdu 4 000 hommes tués ou prisonniers (soit environ les deux tiers des effectifs engagés), reçoit l'ordre de rejoindre Rotterdam; il sera lui-même grièvement blessé dans la bataille.



Le Fokker D.XXI n° 228, habituellement piloté par le *Luitenant* Droste du 1e *Afdeling*, est endommagé à Ypenburg, le 10 mai. (DR)

Pertes des Ju 52 en Hollande

	DCA	Au sol	Accidentés	Total
Waalhaven				
KGr.zbV 9	1	-	-	1
KGr.zbV 172	2	-	-	2
La Haye				
I./KGzbV 1	4	-	14	18
KGr.zbV 9	-	4	-	4
Delft/La Haye				
KGr.zbV 9	-	-	10	10
Stab/KGzbV 2	-	-	2	2
Ockenburg				
KGr.zbV 9	3	-	9	12
KGr.zbV 12	6	20	-	26
Ypenburg				
KGr.zbV 12	11	-	-	11
Katwijk				
Stab/KGzbV 2	-	2	-	2
KGr.zbV 11	-	34	-	34
Totaux	**27**	**60**	**35**	**122**

Cette bataille se révèle également coûteuse en termes de matériel aéronautique, comme le montre le tableau. Toutefois, ne sont listés ici que les appareils détruits à 100%, le nombre de Ju 52/3m mis hors de combat atteignant 222, toutes causes confondues.

LES PREMIERS COMBATS AÉRIENS

– *Waalhaven*

L'alerte est donnée aux Pays-Bas à 03h45. C'est une véritable armada aérienne qui déferle sur les Pays-Bas aux lueurs de l'aube : 75 He 111 de la KG 4, 28 du KGr. 126, 34 Ju 88 du I./KG 30 et 28 Ju 87 du IV.(St.)/LG 1, protégés par d'importantes formations de chasse. Leur mission est d'écraser l'aviation néerlandaise au sol.

Le *Geschwaderstab* et le deuxième groupe de la KG 4 sont engagés au-dessus de Rotterdam. Klaus Born, navigateur du Heinkel He 111P-2 codé 5J+DA, se souvient [1] :

« *La KG 4 a décollé vers trois heures du matin le 10 mai par petits groupes avant de s'assembler dans le noir. Nos objectifs étaient l'aérodrome de Schipol et le terrain de Waalhaven près de Rotterdam. Le peloton du* Geschwaderstab *(3 avions) et le deuxième groupe (environ 27 avions) ont pris l'air depuis la base de Faßberg. Le commandement était assuré par le* Kommodore *en personne, l'*Oberst *Fiebig, qui avait pris place dans l'avion où j'opérais comme navigateur de l'expédition. [...] Nous avions l'ordre de ne pas*

[1] *Kampfgeschwader 4 General Wever* – K. Gundelach – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1978.

The Fokker D.XXI n° 228 of 1st Afdeling was usually flown by Luitenant Droste. The plane was damaged beyond repair on Ypenburg airfield on May 10.

L'aérodrome de Waalhaven au matin du 10 mai. Sur cette vue partielle, on aperçoit une bonne vingtaine de Ju 52/3m au sol, ainsi qu'un autre en train de survoler le port de Rotterdam. (Collection J.V. Crow)

survoler la côte hollandaise avant 5h30. Nous sommes arrivés trop tôt, ce qui a obligé le Kommodore *– alors que le jour se levait et juste en vue de la côte – d'exécuter un virage à 360°. Sur le moment, j'ai trouvé cela complètement absurde. À 5h30 précises, nous sommes arrivés à basse altitude à l'embouchure du Rhin en arrivant de la mer et, de là, nous avons obliqué vers le nord, toujours à basse altitude, en direction de l'aérodrome de Waalhaven. Le terrain a été bombardé à deux reprises à basse altitude afin de préparer l'arrivée prochaine des parachutistes. Au cours du bombardement, nous avons été pris pour cible par la DCA et avons aussi été attaqués par des chasseurs hollandais (du type Fokker bipoutre).*

« Lors de la seconde passe, les chasseurs ont concentré leurs attaques sur le peloton de tête, dans lequel je me trouvais. J'ai vu notre ailier droit basculer et le train d'atterissage de celui de gauche s'est mis à pendre. L'un des pilotes s'appelait Ganzert; il s'est posé en catastrophe et a été emmené en captivité au Canada. L'autre était l'Oblt. Andersch; il a pu rejoindre avec beaucoup de difficultés. Nous avons cherché à nous enfuir à basse altitude vers le mer, parce qu'au-dessus de l'eau les chasseurs auraient plus de mal à pousser leurs attaques à fond. Avant que nous ayons pu atteindre la côte, le radio a été mortellement blessé. En outre, le système de refroidissement des deux moteurs a été mis hors d'usage, de sorte que nous avons décidé de tenter un atterrissage forcé. Tout s'est passé à merveille. Nous avons tiré hors de l'avion le radio qui vivait encore, mais il devait mourir peu après. Nous avons cherché à mettre le feu à l'avion avec des bombes incendiaires que nous avions emportées avec nous, mais sans succès.

*« Dans l'appareil, nous étions cinq, l'*Oberst *Fiebig, le pilote, l'*Oberfeldwebel *Hlubek, le mécanicien, l'*Oberfeldwebel *Blank, le radio, Ewald Protscher et moi-même (Hlubek et Blank ne devaient pas revenir d'une sortie sur l'Angleterre le 27 février 1941).*

« Après notre atterrissage forcé, nous nous sommes demandés si nous devions chercher à rejoindre les troupes allemandes. Nous y avons cependant renoncé, parce que nous pouvions espérer recouvrer prochainement la liberté. Vingt minutes plus tard arrivèrent deux soldats hollandais (plutôt âgés) à bord d'une vieille Mercedes, qui nous ont emmenés au fort de Hellevoetluis. Nous y avons été traités avec beaucoup d'égards, parce que les soldats hollandais croyaient que nous nous étions posés au retour d'un raid sur l'Angleterre. Apparemment, la nouvelle de l'entrée des armées allemandes en Hollande ne leur était pas encore parvenue ».

Abattu par un Fokker G-1a, le *Kommodore* de la KG 4 est fait prisonnier par les Hollandais.

Elle ne tardera cependant pas à leur parvenir et la suite des événements sera moins rose pour Martin Fiebig et son équipage. Mais leur intuition n'avait pas été si mauvaise que cela, puisqu'ils seront finalement libérés fin mai. Fiebig, déjà titulaire de la *Ritterkreuz* depuis le 8 mai, deviendra ultérieurement *General der Flieger* et sera pendu en Yougoslavie en 1947 pour son rôle actif dans le bombardement de Belgrade. Les archives allemandes mentionnent la perte du He 111P à la suite d'un combat contre un « *Zerstörer* » hollandais, du type Lockheed !

Revenons à Waalhaven où les Heinkel He 111H du I./KG 4 bombardent l'aérodrome, créant une certaine confusion parmi les avions hollandais qui se préparent à décoller. Cependant, les deux Fokker G-1a de la 3e JaVa en état d'alerte renforcée réussissent à prendre l'air.

Le *Sergeant-majoor* Jan Buwalda arrache le « 319 » de la piste et passe à travers une épaisse fumée noire montant de l'usine Koolhoven, qui vient d'être touchée par les bombes allemandes. Buwalda met le cap au sud et survole le Zuid-Beveland. Il aperçoit un trio de He 111 et ouvre le feu sur l'un des appareils, dont il touche le moteur gauche. Laissant derrière lui une traînée de fumée grise, le bombardier commence à perdre de l'altitude et vire lentement en direction du nord-ouest. Buwalda aperçoit trois hommes sauter en parachute avant que l'avion ne réussisse à se poser sur le ventre dans un pré près du village de Rockanje. L'équipage est fait prisonnier par une compagnie d'artillerie maritime. Selon les recoupements, il s'agit selon toute vraisemblance de l'avion de Martin Fiebig.

Revenant à sa base, Buwalda repère un nouveau bombardier qui s'approche de la piste. Comme ses réserves en carburant et munitions sont suffisantes, il se lance dans une longue poursuite qui amène les deux appareils jusqu'à Dordrecht. Buwalda touche le Heinkel à plusieurs reprises et, finalement, celui-ci s'écrase à 04h25. À cet instant, le Fokker est pris à partie par une formation de Bf 109. Pourchassé par neuf d'entre eux, Buwalda tente de fuir vers le sud, tandis que son mitrailleur, le *Sergeant* Wagner, essaie de maintenir les 109 à distance. Cependant, le moteur droit du G-1 est fortement avarié et le gauche commence à donner des signes de fatigue. Son sort semble scellé, d'autant que Wagner, blessé à l'œil, ne peut plus ajuster ses tirs. Buwalda opte alors pour un atterrissage sur le ventre, qu'il réussit près de Zevenbergen, à une vingtaine de kilomètres au sud de Dordrecht. Ayant démonté la mitrailleuse arrière, les deux aviateurs se fraieront un chemin jusqu'à Waalhaven avec l'aide d'un petit groupe de DCA.

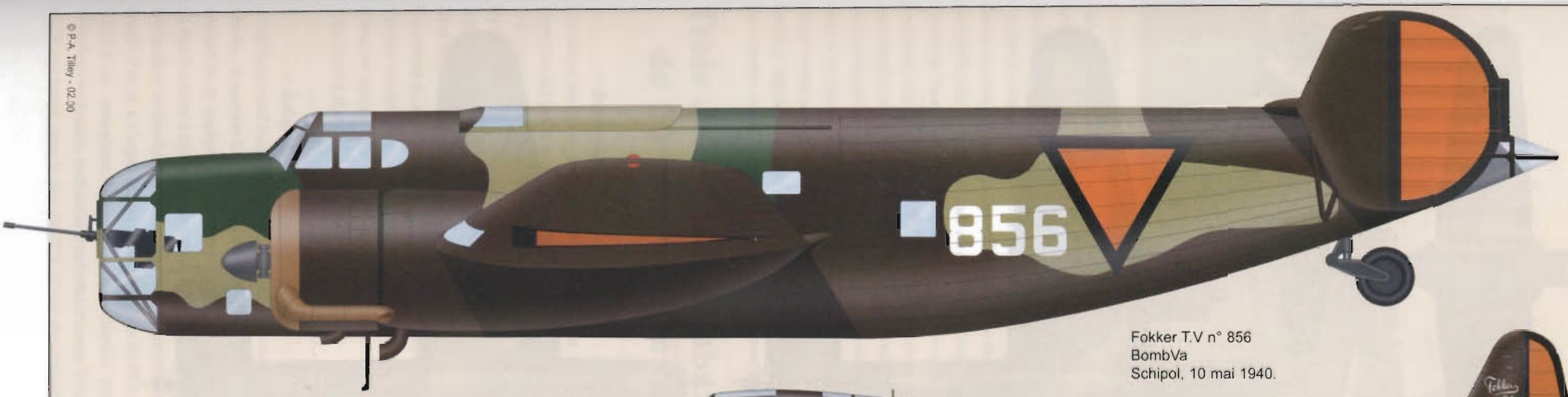
Le second G-1a, piloté par le *Tweed-liutenant* J.P. Kuipers, attaque trois He 111 qui viennent de bombarder l'usine Koolhoven, à l'extrémité de l'aérodrome [2].

« Je me trouvais alors derrière l'escadrille et j'ouvris le feu à une distance d'environ 200 mètres. Mon avion était équipé de mitrailleuses de type M37. Les tireurs ennemis répondirent immédiatement. Le combat offrait un spectacle fascinant : les

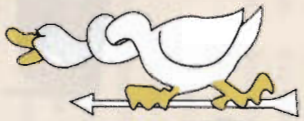
Waalhaven airdrome early in the morning of May 10. Twenty or so Ju 52/3ms can be seen on the ground, while one flies over Rotterdam harbour.

2] Document Raymond Danel.

© P.A. Tilley - 02.00

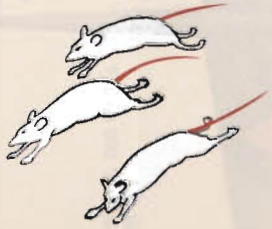


Fokker T.V n° 856
BombVa
Schipol, 10 mai 1940.



Fokker G-1a n° 319
3° JaVa, *Sergeant-majoor* Jan Buwalda
Waalhaven, 10 mai 1940.

Northrop 8A.3N n° 382
3° Afdeling, *Luitenants* Guyt et Vonk
Ypenburg, 10 mai 1940.

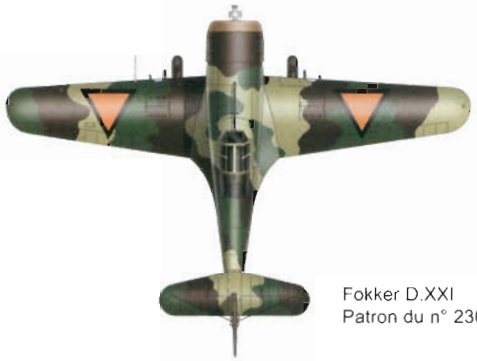


Fokker D.XXI n° 241
1° JaVa, *Luitenant* Bosch
De Kooij, 10 mai 1940.

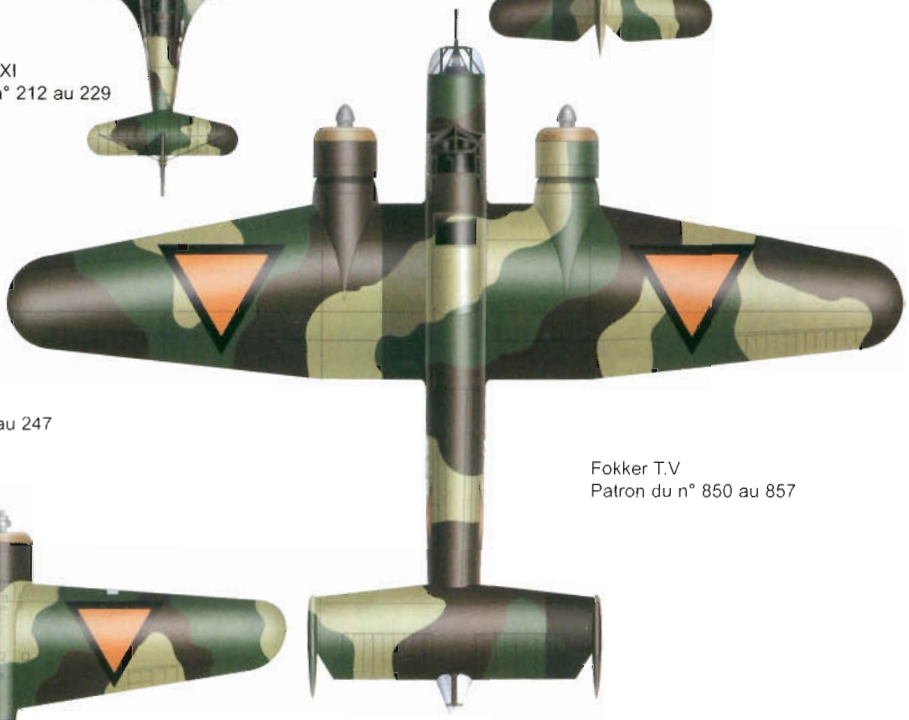
Northrop 8A-3N
Patron du n° 381 au 389

Northrop 8A-3N
Patron du n° 390 au 398

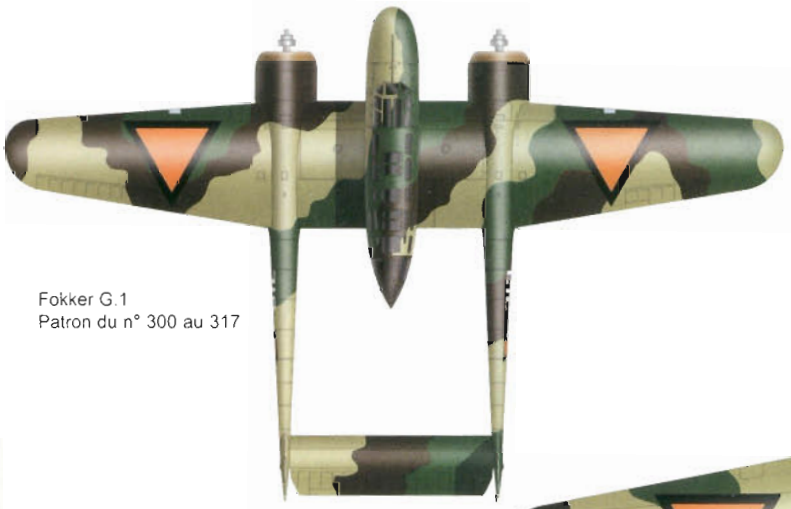
Fokker D.XXI
Patron du n° 212 au 229



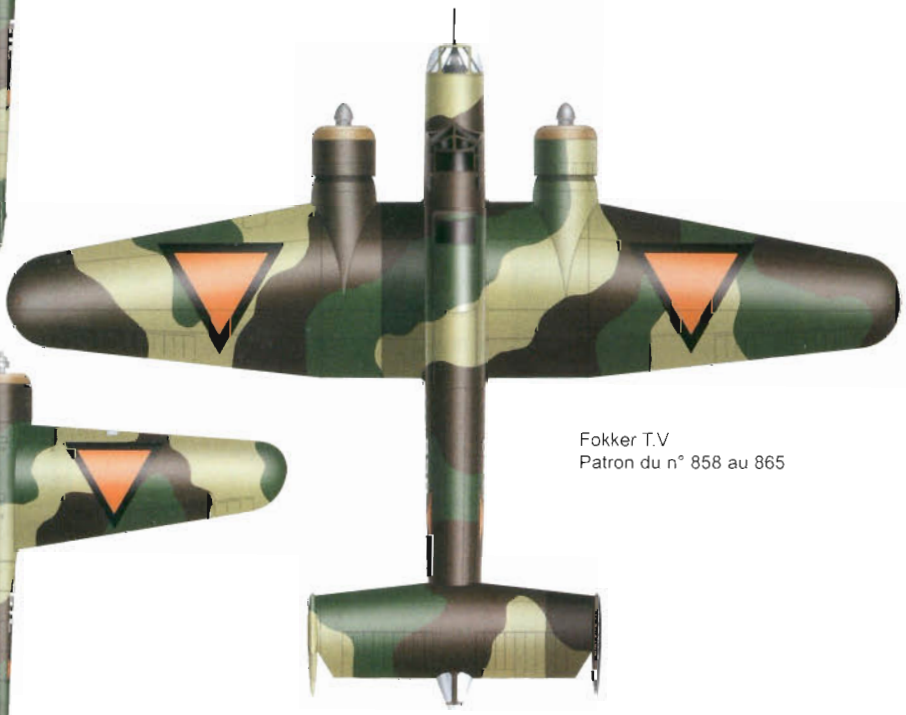
Fokker D.XXI
Patron du n° 230 au 247



Fokker T.V
Patron du n° 850 au 857



Fokker G.1
Patron du n° 300 au 317



Fokker T.V
Patron du n° 858 au 865

Fokker G.1
Patron du n° 318 au 335

© P-A. Tilley - 03.00

Après la capitulation des Pays-Bas, le I./JG 20 du *Hauptmann* Hannes Trautloft est transféré à Eindhoven, avant de gagner Anvers puis Gand, où il sera rebaptisé III./JG 51. (ECPA)

antagonistes se servant tous de balles traçantes. Ma première réaction fut de chercher à mettre les mitrailleurs hors de combat. À cet effet, j'ouvris le feu successivement sur les trois avions. Pendant cette action, la distance entre l'escadrille et moi était finalement inférieure à 25 à 50 mètres.

« Alors que nous survolions Rotterdam (quartier de Charlois), l'escadrille vira vers le sud, tout en maintenant une formation bien serrée. Au sud-est de Waalhaven, le premier bombardier fut finalement forcé d'atterrir sur le ventre et, à l'est de Pernis, un autre Heinkel fit un virage très prononcé et descendit en piqué. Mais, je ne pus observer le résultat final, car je m'étais déjà lancé à la poursuite du troisième appareil. Cependant, mon Fokker n'était pas sorti indemne du combat et, à un moment donné, le régime du moteur gauche se mit à diminuer et il finit par s'arrêter complétement. Forcé à faire demi-tour, ce n'est qu'à grand peine que je réussis à me poser sur l'aéroport de Waalhaven ».

Six autres G-1 parviennent à décoller en ordre dispersé au moment où se présente la seconde vague, composée d'appareils du II./KG 4. Trois G-1 sont détruits au sol. Peu de temps après arrivent les Ju 52 du III./KGzbv 1 qui parachutent les hommes du III./FJR 1.

Dans la mêlée qui s'ensuit, les Hollandais revendiquent de nouvelles victoires, portant leur palmarès à quatre He 111, un Do 17, deux Ju 52, un Ju 87 et trois Bf 109 détruits. Croyant le terrain tombé aux mains des Allemands, trois pilotes hollandais se posent sur la plage près d'Oostvoorne, où il seront mitraillés par des Bf 109 deux jours plus tard. Si le bilan des combats de la 3e JaVa est globalement positif, en revanche, l'escadrille a été virtuellement anéantie.

Trois Ju 88A sont abattus par le redoutable canon de 20 mm monté dans le nez du Fokker T.V.

– *Bergen-op-Zoom*

Les choses sont bien différentes à Bergen, où la 4e JaVa est surprise au sol par la première vague de bombardiers. Un seul G-1a réussit à s'envoler, mais incapable de prendre contact avec les assaillants, il se dirige vers les plages de Katwijk, où il mitraille trois Ju 52 de la KGzbV 1. Trois G-1 sont détruits au sol et huit autres fortement endommagés.

L'escadrille de reconnaissance stratégique, 1-I-1 LvR, dont les appareils ont été dispersés dans les bois environnants s'en sort mieux, ne perdant que les trois avions en cours de révision, écrasés par la chute du toit de leur hangar.

– *Schipol*

À 03h50, les neuf bombardiers Fokker T.V reçoivent l'ordre de décoller, de manière à ce qu'ils ne soient pas surpris au sol. Au moment où ils roulent vers la piste, deux He 111P isolés du III./KG 4 arrivent à très basse altitude et endommagent l'un des bombardiers hollandais (« 859 »). Les autres parviennent à prendre l'air et à s'organiser au moment où des Ju 88A de la 9./KG 4 se présentent. Trois sont revendiqués par les mitrailleurs hollandais, maniant leur redoutable canon Solothurn de 20 mm monté dans le nez des T.V. L'une des victoires est attribuée au *Tweede-luitenant* B. Swagerman, commandant de bord du « 855 ».

Mais, au sol, le passage des bombardiers allemands a laissé de nombreuses traces : hangars incendiés (notamment, celui où se trouvent les trois T.V indisponibles) et cratères sur les pistes, de sorte qu'un seul T.V (« 855 ») réussit à se poser. Quatre (« 853 », « 854 », « 856 » et « 862 ») vont atterrir à Ruigenhoek et un cinquième (« 858 ») à Vlessingen. Le « 865 », qui cherche à se poser à De Kooij, est malheureusement abattu par la DCA hollandaise. Enfin, le « 850 » se réfugie temporairement à Bergen avant de regagner Schipol, où il se fait tirer dessus par des artilleurs hollandais quelque peu nerveux.

De leur côté, les Fokker D.XXI de la 2e JaVa ont décollé sur alerte. Ils affrontent les Ju 88A sans grand succès et l'un des leurs est descendu par les mitrailleurs allemands. Quatre D.XXI vont se poser directement à Ruigenhoek, les quatre derniers survivants ralliant cet aérodrome dans la matinée.

– *De Kooij*

Tous les D.XXI en état de vol décollent pour tenter d'intercepter un groupe de bombardiers allemands, comprenant des He 111 et des Ju 88. Ils abattent l'un de ces derniers au large de l'île de

After the Dutch capitulation, Hauptmann Hannes Trautloft's I./JG 20 moved to Eindhoven, before being transfered to Antwerp and Ghent, where it became III./JG 51.

Le *Luitenant* Bosch, qui vient d'être abattu au-dessus du terrain de De Kooij, se tient devant les débris fumants de son Fokker D.XXI n° 241. (Koninklijke Luchtmacht)

Texel, mais le tir croisé des mitrailleurs d'un peloton de He 111 descend l'un des chasseurs hollandais.

– *Ypenburg*

Huit D.XXI et onze Northrop 8A décollent sous le nez des premiers bombardiers allemands. Tandis que les bombes détruisent un Fokker et un Northrop au sol, les chasseurs hollandais s'organisent pour faire face au moment où arrivent les Junkers 52, escortés par des Bf 110. Dans la confusion, ils abattent un Dornier 17 de reconnaissance, ainsi que trois trimoteurs de transport. Cependant, les Bf 110 ont raison de trois Fokker.

Les survivants se posent pour partie à Ypenburg, pour partie à Ockenburg, où ils perdent quatre des leurs détruits peu après leur atterrissage. Le dernier Fokker encore en état de vol à la 1e *Afdeling* gagne Schipol avant d'être regroupé avec les restes de l'aviation néerlandaise à Ruigenhoek.

De leur côté, les Northrop ont bravement engagé le combat contre les avions allemands, revendiquant un Ju 52 sûr (Northrop n° 382, lieutenants de réserve Guyt et Vonk – abattus ensuite, le premier tué, le second parachuté) et deux victoires probables (dont une attribuée au sergent Bruijin, n° 390). Malheureusement, ils ne font guère le poids face au redoutable Bf 110 et perdent sept des leurs, tandis que les quatre derniers survivants sont détruits au sol après leur atterrissage : deux à Ockenburg, terrain tombé entre les mains des Allemands, un incendié par les troupes allemandes à Rozenburg et un abattu par la DCA hollandaise à Delft.

Le *Leutnant* Richard Marchfelder, TO au II./ZG 1, se souvient de cet épisode [3] :

« *Aérodrome droit devant ! Il ressemblait davantage à un terrain de football, avec des avions soigneusement alignés d'un côté, sur deux rangées, un peu comme des soldats à la parade. Nous avons ouvert le feu. J'ai été fasciné par la manière dont les balles faisaient naître de petites fontaines à chaque impact et dont elles filaient droit devant avant de toucher un objet, en l'occurence un avion. D'abord, la fumée s'en échappait, probablement produite par les traçantes, puis, quelques secondes plus tard, des flammes naissaient, suivies par une explosion au moment même où nous passions à la verticale. L'onde de choc nous faisait tressauter. Comme dans un jeu de dominos, le feu se propageait d'un avion à l'autre.*

« *Des chasseurs droit devant ! Je n'ai jamais su qui nous avait avertis, mais ce qui était sûr, c'était qu'une bonne douzaine d'avions dans le coin, excités comme des frêlons en colère, cherchaient à nous intercepter. Au début, nous avions l'avantage du soleil levant dans le dos. Cependant, très vite, la bataille se transforma en combat tournoyant.*

« *Un type devant nous a paniqué; il a sauté en parachute sans se soucier du sort de son avion. Un autre n'a pas été aussi chanceux, il a pris feu et est parti en piqué. Jamais de ma vie je n'avais vu un tel spectacle aussi dément. Dickoré* [Hauptmann Dickoré, *Kommandeur* du II./ZG1] *était littéralement déchaîné. Il a plongé en plein cœur de la bataille, me laissant juste la place pour passer au milieu. À plusieurs reprises, j'ai manqué de percuter un autre avion. Dans ce*

En un seul combat de trente minutes, la totalité du groupe de chasse d'Ypenburg a été anéantie.

manège insensé d'avions amis et ennemis, j'ai aperçu un Me 110 avec un moteur en feu. Il est passé devant nous, visiblement touché à mort. Après un combat qui m'a semblé avoir duré des heures, nous avons tourné les talons. Sur le chemin du retour, nous avons dépassé Jochem Schröder (6./ZG 1) en compagnie d'autres équipiers, qui rentrait sur un moteur. Les dégâts aux avions étaient légers. Ils furent réparés dans les hangars. Nous étions bien préparés à subir des pertes et nous disposions de réserves suffisantes pour combler les vides ».

En un seul combat, qui n'a pas duré plus de trente minutes, la totalité du *Jachtgroep Veldlegen* a été rayée des contrôles.

Dans la matinée, en raison de la situation plutôt confuse autour de La Haye, le *Leutnant* Wolfgang Ludewig de la 9./JG 26 reçoit l'ordre d'aller se poser dans le secteur afin de recueillir des informations sur les positions des troupes allemandes. Touché par la DCA alors qu'il tente d'atterrir à Ypenburg, il se pose dans les dunes et est fait prisonnier. Il regagnera son unité le 18 mai.

LA SECONDE VAGUE

Après le passage de la première vague allemande, la situation a pris une tournure catastrophique pour les Néerlandais. Sans être totalement anéantie, leur aviation n'est pratiquement plus en état de combattre. Leurs principaux aérodromes sont soit aux mains des Allemands, soit le terrain de violents combats terrestres. Toutefois, ils ne sont pas décidés à rendre les armes sans s'être battu jusqu'au bout.

Vers 06h30, un Fokker T.V (le « 855 » du *Tweede-luitenant* B. Swagerman) rescapé de la Bomb Va parti de Schipol bombarde Ockenburg, où des Ju 52 de la KGzbV 2 sont en train de déposer des troupes du III./FJR 2. Sur le chemin du retour, le Fokker est surpris des Bf 109 qui l'abattent au-dessus de la mer du Nord. Swagerman, qui a réussi à sauter en parachute, est le seul rescapé. Il regagnera Schipol en fin de journée, après avoir participé à la chasse aux parachutistes allemands avec une compagnie d'infanterie. Il sera abattu le lendemain à bord d'un T.V et décoré après la guerre de l'Ordre militaire de Guillaume.

Une demi-heure plus tard, trois autres T.V ayant décollé de Ruigenhoek mènent à bien la même mission et réussissent à regagner Schipol.

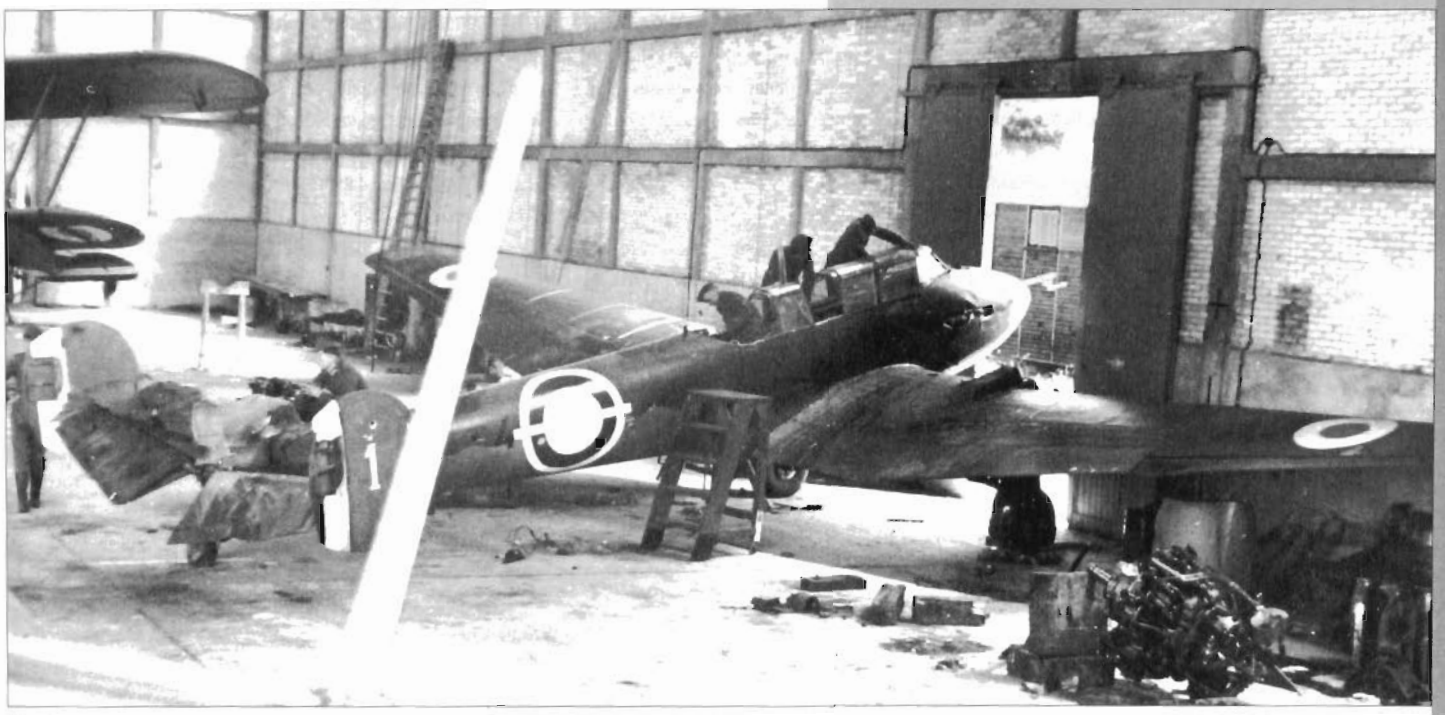
Peu avant 8 heures du matin, la chasse néerlandaise ne repose plus guère que sur 16 D.XXI et 2 G-1a.

Les huit survivants de la 1e JaVa affrontent neuf Bf 109E du II./Tr.Gr.186 aux environs de De Kooij [4]. Le *Luitenant* Bob

Luitenant Bosch stands in front of the wreck of his Fokker D.XXI n° 241, which has just been shot down by Bf 109Es over De Kooij.

[3] *Zerstörer, the Messerschmitt 110 and its Units in 1940* – J.J.Vasco & P.D.Lornwell – Jac Publ., 1995.

[4] Cf également Aéro-Journal n° 6



Ce Potez 631, capturé par les Allemands à Cherbourg et qui porte un « 1 » sur la dérive est vraisemblablement celui du lieutenant de vaisseau Ferran, commandant l'escadrille AC1. (Bundesarchiv - Coblence)

Van der Stok participe à la bagarre :

« *Nous avons vu les Messerschmitt arriver. Apparemment, ils ne savaient pas que toute notre escadrille était en l'air. Ils ont attaqué les bâtiments de la base, sans véritablement nous prêter attention. La suite allait leur prouver qu'ils avaient eu tort. En quelques secondes, nos douze* [sic] *D.XXI ont engagé le combat contre, semble-t-il, seize Messerschmitt. Ceux-ci avaient consommé une grande partie de leurs munitions sur leurs objectifs terrestres et leur route pour rentrer chez eux était encore longue. Ils ont marqué une légère hésitation.*

« *J'ai aperçu quatre Messerschmitt poursuivis par un D.XXI et ça tirait dans tous les sens. Partout, on voyait les traçantes allemandes zébrer le ciel. Un « Boche », qui perdait son essence, a percuté la mer verticalement. Je crois que c'était Doppenberg qui volait à mes côtés. Droit devant nous, un Messerschmitt a effectué un virage lent. Nous avons tous les deux ouvert le feu en même temps et, une fois encore, des vapeurs d'essence se sont échappées de l'avion ennemi qui a dégagé rapidement vers l'est. Tout de suite après, j'ai aperçu un Me 109 arriver par ma gauche. Il a foncé droit sur moi. J'ai pu voir son hélice, son antenne et sa dérive parfaitement alignées. Ses balles ne pouvaient pas m'atteindre, car il n'avait pas un angle suffisant pour cela. J'ai basculé mon D.XXI dans un virage à gauche, aussi serré que possible, et l'Allemand a essayé de me suivre. Trois tours complets m'ont été nécessaires pour me retrouver dans sa queue. Mais, je ne me trouvais toujours pas en position de tir. Le pilote allemand, comprenant que le D.XXI virait serré, a dégagé en piqué sur sa droite. Grave erreur ! Sa manœuvre lui a fait perdre de la vitesse et il s'est offert à mon tir sous un angle parfait. L'accélération engendrée par le piqué s'est produite trop tard. Cette fois, j'ai aperçu une fumée blanche et une fine traînée d'huile, dont quelques gouttes ont atterri sur mon pare-brise. Le Me s'est cabré brutalement et est parti en vrille.*

« *Il y avait des Me et des D.XXI partout au-dessus de De Kooij. Et un autre Me 109, volets sortis, mais train rentré. Plus loin, deux Me 109, l'un traînant un panache blanc et l'autre lui servant d'escorte. À l'horizon, quelques points noirs vers l'est. Quelques uns parmi nous étaient en train de se poser. Le calme était revenu. À côté de moi, « Spanky » Van Overvest volait dans un avion criblé de balles, volets à demi baissés. Il m'a fait signe en levant le pouce et j'ai compris qu'il s'était rebiffé* ».

Le *Staffelkapitän* de la 5./Tr.Gr.186, l'*Oberleutnant* Dietrich Robitzsch, descendu par le *Luitenant* Van Overvest, doit poser sur le ventre son « 1 noir » sur la piste de De Kooij. Le pilote allemand est fait prisonnier et passera le reste de la guerre au Canada. L'*Unteroffizier* Wilhlem Rudolf est également abattu, mais lui ne survivra pas au « crash ». Les Allemands revendiquent huit victoires, mais il semble que le nombre de leurs succès doive être ramené au seul Fokker du *Luitenant* Bosch. De leur côté, les Néerlandais revendiquent trois victoires sûres et deux probables (à partager entre Van der Stock, Bosch, Van Overvest et Doppenberg). L'arrivée de Robitzsch n'est pas passée inaperçue, comme l'explique un témoin de la scène :

« *Un Messerschmitt a effectué un atterrissage sur le ventre sur l'aérodrome de De Kooij. Un capitaine en est descendu et, d'un ton arrogant, nous a dit que toute résistance contre la Luftwaffe était inutile. Il a changé de ton rapidement quand deux solides mains hollandaises l'ont saisi et entraîné vers la prison. Il a passé le reste de la guerre dans un camp* ».

Malheureusement pour la 1re JaVa, une nouvelle vague de bombardiers allemands détruit trois nouveaux Fokker au sol, ramenant brutalement le nombre de chasseurs disponibles à trois !

Un aviateur allemand, d'un ton arrogant, dit aux Hollandais que toute résistance est inutile. Il finira la guerre dans un camp au Canada !

LA RIPOSTE

Toutefois, les Néerlandais ne sont pas disposés à uniquement subir. Dans la matinée, ils préparent trois expéditions, confiées aux Fokker C.X de l'escadrille de reconnaissance stratégique

This Potez 631 of Aéronavale escadrille AC1 which fell into German hands at Cherbourg was probably LV Ferran's personal mount. The individual code «1» was mostly reserved to C/Os

After the end of the fighting in the Low Countries, Hermann Göring is shown over Schipol airfield where war booties have been gathered (such as the Fokker T.V n° 852 in the background).

basée à Bergen. Au cours de la première, deux C-X attaquent successivement Valkenburg et les plages de Katwijk, lançant chacun huit bombes de 50 kg et terminant leurs passes à la mitrailleuse. Plusieurs Ju 52 sont incendiés, mais l'un des Fokker (« 715 ») est touché par la *flak*. Cinq appareils participent à la seconde mission dont le terrain de Waalhaven constitue l'objectif. Leur attaque prend les Allemands par surprise, mais pas pour longtemps, car ils sont interceptés par des Bf 109 du II./JG 27 qui abattent le « 708 » à Delft et le « 709 » près de Wateringen. Enfin, dans l'après-midi, quatre autres C-X bombardent les ponts de Moerdijk.

Hilversum et Gilze-Rijen, terrains où stationnent des unités « secondaires », la situation est à peine meilleure. Ces aérodromes ont également reçu la visite matinale de la Luftwaffe. Au moins deux Fokker C.V et trois Koolhoven FK.51 y ont été détruits. Tandis que les avions encore en état de vol au 1e *Verkenningsgroep* (soit 1 C.X, 4 C.V et 2 FK.51) gagnent Middenmeer, les cinq derniers C.V et le FK.51 du 4e *Verkenningsgroep* se replient à Haamstede, où l'école de pilotage locale leur affecte quatre C.V en renfort.

Armés de bombes de 50 kg, les C.V sont envoyés bombarder les Ju 52 à Ypenburg, Valkenburg, Waalhaven et Katwijk. Deux appareils du 4e *Verkenningsgroep* sont surpris par une patrouille de Bf 109 au-dessus de Waalhaven et abattus.

Vers 15 heures, trois T.V de la Bomb Va décollent de Schipol pour une sortie sur Waalhaven. Malgré une escorte de six D.XXI, deux bombardiers (les « 854 » et « 862 ») sont abattus par des Bf 109 sur le trajet du retour (dont un probablement attribué au *Leutnant* Sprick de la 8./JG 26). Un D.XXI est descendu et un second, fortement endommagé, s'écrase sur la piste de Schipol au retour. Selon leurs équipages, les T.V auraient détruit quatre Ju 52 au sol, ainsi qu'un cinquième et un Bf 109 en vol.

L'AÉRONAVALE

Seules les bases aéronavales de De Mok et de Veere, et bien sûr celle de De Kooij partagée avec l'aviation terrestre, sont visitées par la Luftwaffe. Sur cette dernière, pratiquement tous les appareils sont détruits ou fortement avariés.

Peu avant le lever du soleil, le T.VIII W « R1 » décolle de Braasemmermeer et patrouille le long de la côte de la mer du Nord. Il est attaqué par un Bf 110 isolé au moment où il amerrit à son retour. L'Allemand est abattu instantanément par la DCA néerlandaise. Il se peut qu'il s'agisse d'un appareil de la 4./ZG 1 (pilote, *Unteroffizier* H. Voss, et mitrailleur, *Obergefreiter* W. Steffen, faits prisonniers) donné comme ayant été abattu par la DCA à Vlissingen.

Un hydravion T.VIII transporte deux ministres néerlandais en Angleterre au nez de la Luftwaffe.

En début de matinée, les trois hydravions de Braasemermeer, ainsi que le « R4 » en provenance de De Mok, font mouvement sur Scheveningen, près de La Haye, où ils reçoivent l'ordre de conduire des membres du gouvernement néerlandais en Angleterre. Le « R1 » est pris à partie par des chasseurs allemands et doit revenir à son point de départ. Le « R2 » doit faire demi-tour pour les mêmes raisons, mais redécolle dix minutes plus tard pour être une seconde fois accroché par des chasseurs ennemis à l'est de Rotterdam. L'équipage se pose près de Rozenburg et, après avoir incendié son appareil, échappe de peu à des parachutistes allemands. Le « R4 », moins chanceux, est abattu par des Bf 109 et son équipage est tué. Seul le « R3 » réussit à passer à travers les mailles du filet, avec, à son bord, le ministre des Colonies et celui des Affaires étrangères. Signalons enfin la victoire revendiquée par le C.XIV W « F5 » aux dépens d'un Bf 109 près de Petten.

Après la capitulation des Pays-Bas, Hermann Göring se fait présenter les prises de guerre rassemblées sur l'aérodrome de Schipol. Au second plan, le Fokker T.V n° 852. (Collection J-L. Roba)

BILAN

Dans l'après-midi, le haut commandement décide de recentrer son aviation sur le terrain annexe de Buiksloot, au nord d'Amsterdam. Au soir du 10 mai, les neuf Fokker D.XXI et les trois Fokker G-1a qui viennent d'y être repliés représentent la quasi totalité de la chasse néerlandaise ! Si la Luchtvaartafdeling a été décimée sur ses terrains et au cours des premiers engagements, elle n'en continuera pas moins à se battre jusqu'à la capitulation, le 14 mai. En ce premier jour d'opérations, elle a revendiqué 27 victoires sûres, non compris les Ju 52 massacrés au sol.

La Luftwaffe, bien qu'ayant obtenu la supériorité aérienne, n'a pas été conviée pour autant à une promenade de santé. Outre les avions de transport détruits, comme on l'a vu plus haut, 29 autres appareils ont été perdus au-dessus des Pays-Bas.

La KG 4 a durement souffert au cours de cette première journée de combat, ne perdant pas moins de dix-sept appareils : un He 111 du *Stab*, un du I. Gruppe, quatre du II. Gruppe et sept du III. Gruppe, ainsi que trois Ju 88A de la 9./KG 4, tombés victimes des Fokker G-1a au-dessus de Bergen-Op-Zoom, et un quatrième abattu par la DCA au-dessus de Schipol. Parmi les pertes du III./KG 54, on compte cinq He 111 de la 8ème escadrille tombés victimes des D.XXI au-dessus de De Kooij.

Quatre Ju 88A du I./KG 30 ont été détruits, dont trois par des chasseurs hollandais.

Pour compléter le tableau, signalons six Bf 109E abattus par des D.XXI (un de la 5./JG 26 à Kesteren, un de la 9./JG 26 à Moerdijk, deux du I./JG 1, ainsi que les deux du II./Tr.Gr.186), un Bf 110 de la 4./ZG 1 et un He 115 du 3./Fü.Fl.Gr.506.

LA RAF EN HOLLANDE

Dès la nouvelle de l'invasion des Pays-Bas, la RAF décide d'aller voir par elle-même ce qui se trame dans le secteur. À 9 heures, trois Blenheim Mk. IV, l'un du

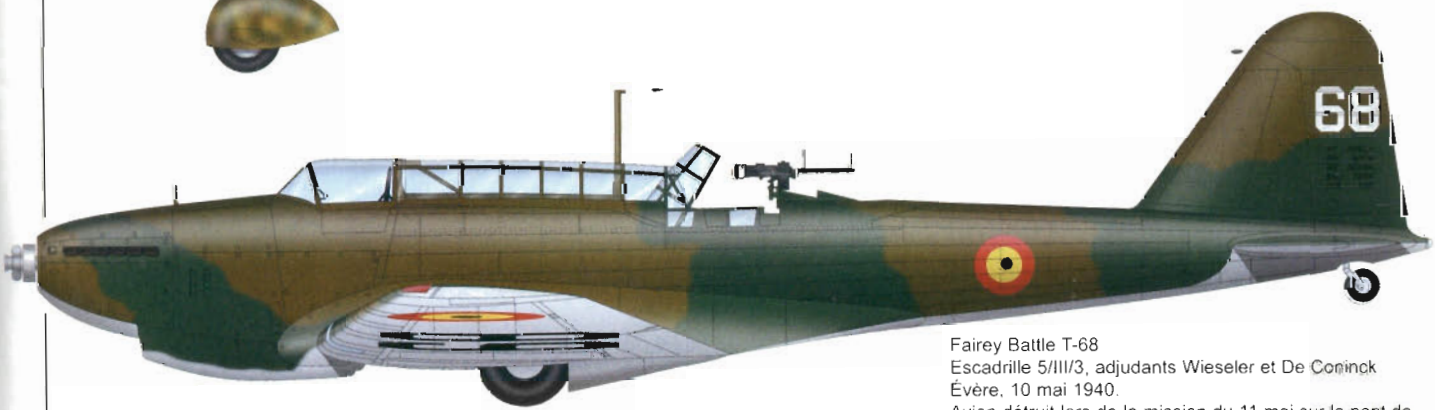
La devise « *Nemo me impune lacessit* » signifie : personne ne m'attaque impunément.

Hurricane H-24
Escadrille 2/I/2 « Le chardon », sergent Libert
Schaffen, 10 mai 1940.
Appareil détruit au sol le 10 mai.

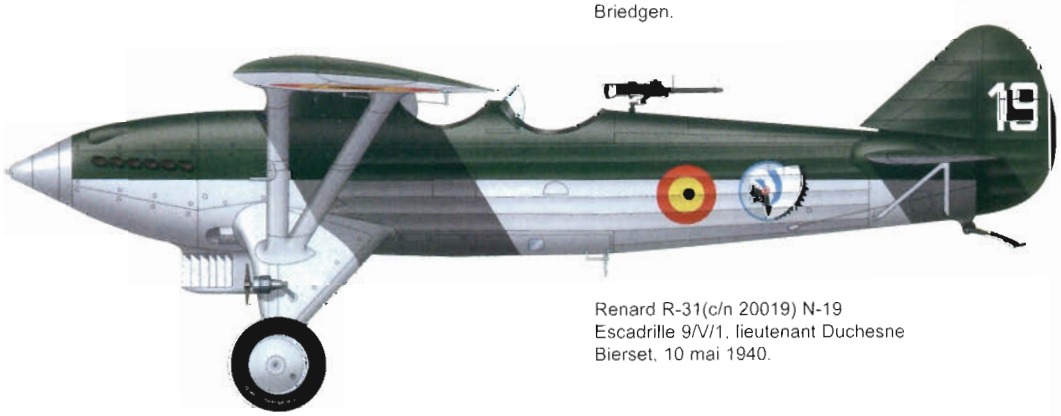
Gladiator G-32
Escadrille 1/I/2 « La comète »,
lieutenant Winand
Schaffen, 10 mai 1940.

Fiat CR.42 (n° 237) R-13
II° Groupe 2° Régiment, major Lamarche
Nivelles, 10 mai 1940.

Le commandant de groupe, apparemment superstitieux, avait fait transformer le numéro de série « R-13 » en « R-43 ». On ignore, toutefois, si la matricule avait été effectivement repeint sous les ailes. Nous avons choisi de le représenter dans sa nouvelle numérotation en page 2.

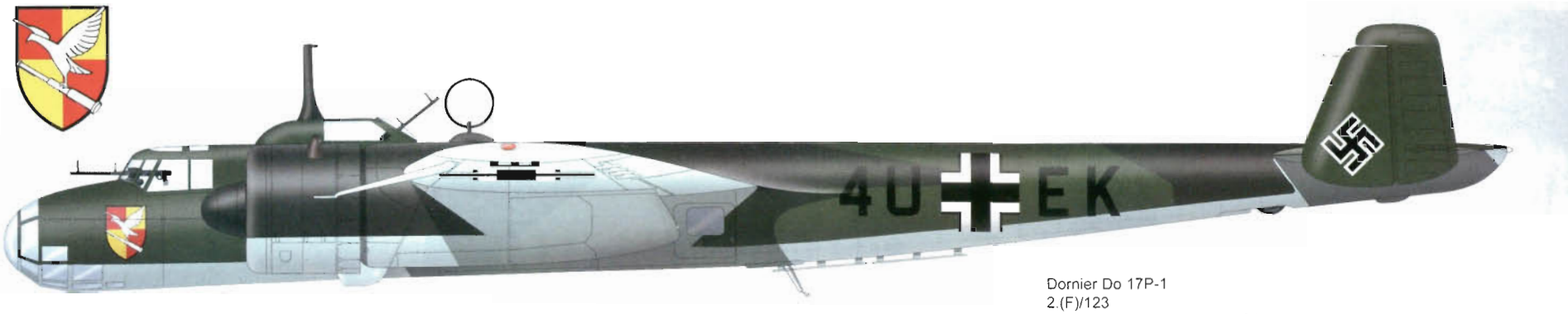


Fairey Battle T-68
Escadrille 5/III/3, adjudants Wieseler et De Coninck
Évère, 10 mai 1940.
Avion détruit lors de la mission du 11 mai sur le pont de Briedgen.



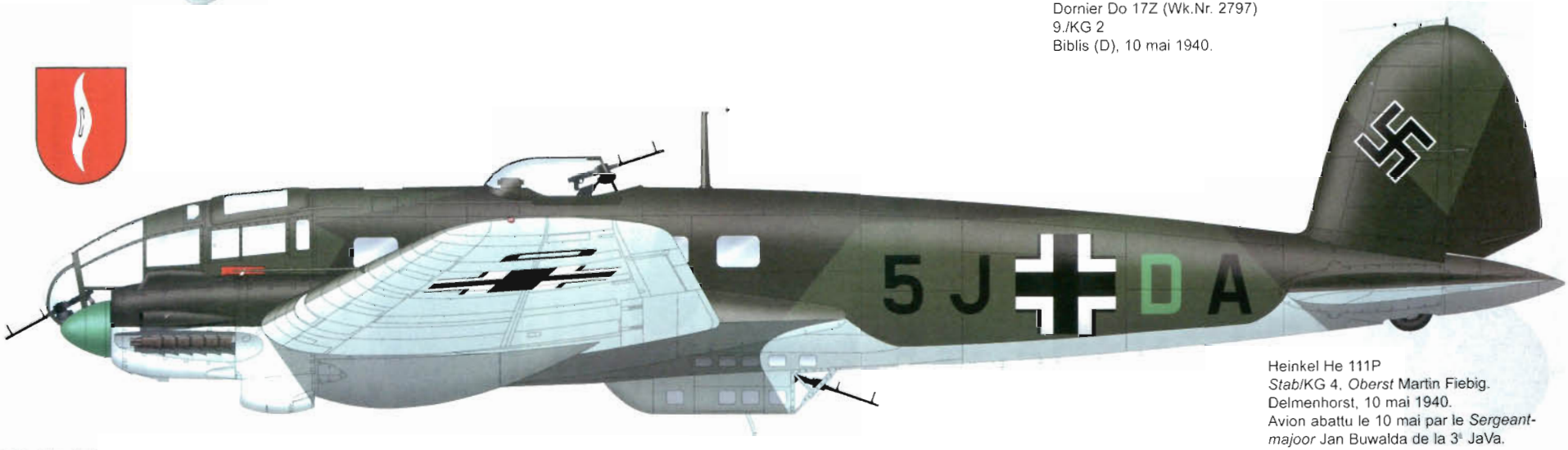
Renard R-31(c/n 20019) N-19
Escadrille 9/V/1, lieutenant Duchesne
Bierset, 10 mai 1940.

©R-A. Tilley -02.2000



Dornier Do 17P-1
2.(F)/123
Mönchengladbach, 10 mai 1940
Abattu le 12 mai 1940 en Belgique,
probablement par le N° 79 RAF *Squadron*.

Dornier Do 17Z (Wk.Nr. 2797)
9./KG 2
Biblis (D), 10 mai 1940.



Heinkel He 111P
Stab/KG 4, *Oberst* Martin Fiebig.
Delmenhorst, 10 mai 1940.
Avion abattu le 10 mai par le *Sergeant-majoor* Jan Buwalda de la 3e JaVa.

© P.-A. Tilley - 02.00

N° 15 et les deux autres du N° 40 *Squadrons*, décollent de Wyton pour une mission de reconnaissance. Le premier appareil du N° 40 *Squadron* (BL-K/L8776) est abattu par la *flak* près de La Haye, l'équipage du *Flying Officer* R.M.Burns étant fait prisonnier. Le second, piloté par le *Squadron Leader* B. Paddon, est endommagé au cours d'un combat contre un Ju 88. Il réussit à rentrer, mais au moment où il va se poser, un moteur prend feu et l'appareil s'écrase sur la piste de Wyton, heureusement sans mal pour l'équipage.

Les informations rapportées sont cependant suffisantes pour montrer que les Allemands tiennent les principaux aérodromes des Pays-Bas. Aussitôt, une première mission est programmée. Vers 12h30, six Blenheim Mk.IF du N° 600 *Squadron*, commandés par le *Squadron Leader* J. Wells, décollent de Manston pour attaquer Waalhaven. Ils effectuent une passe de mitraillage, causant de nouveaux dégâts aux Ju 52 éparpillés sur le terrain. Malheureusement, les avions britanniques sont rapidement coiffés par douze Bf 110 de la 3./ZG 1, qui en abattent cinq en quelques instants, entraînant la mort de Jimmy Wells et de cinq autres navigants de l'unité.

Au milieu de l'après-midi, c'est au tour du N° 15 *Squadron* d'intervenir. Par chance, ses appareils passent inaperçus malgré la présence de nombreux chasseurs allemands dans les parages.

Ypenburg est attaqué par quatre sections du N° 40 *Squadron* qui se succèdent à partir de 17 heures. Les deux dernières sont interceptées par des Bf 109 du II./JG 27, qui abattent trois Blenheim (L8828, L8831 et P6901); il n'y a pas de survivant. Deux Blenheim sont revendiqués à l'ouest de Nimègue par la 5./JG 27 (*Oberleutnant* Schäfer et *Leutnant* Fluder) et deux autres par la 6./JG 26 (*Leutnante* Julius Neumann et Wenzel).

Le Fokker T.VIII W R-2, photographié ici à Braasemmermeer, est intercepté deux fois par la chasse allemande et doit amerrir près de Rozenburg, où son équipage le détruira par le feu. (Photo Hank Volker)

Above:
The Fokker T.VIII W R-2 is intercepted twice by German fighters and alights near Rozenburg where its crew sets it on fire to prevent the floatplane from falling into German hands.

Below:
A Blenheim Mk.IV of N°15 Squadron, a unit which is engaged on the very first day of the Blitzkrieg. This particular aircraft (L8852) will be shot down by flak over Landrecies on May 18. The crew of three will be killed.

Un Blenheim Mk. IV (L8852) du N° 15 *Squadron*, une unité qui est engagée au-dessus du continent dès le 10 mai. Cet appareil sera abattu par la *flak* le 18 mai 1940, à Landrecies (Nord). L'équipage (*Flying Officer* F.D. Dawson-Jones, *Sergeant* W. Baxter et *Leading Aircraftman* C.G. Watts) périra. (Imperial War Musuem)

Je vois l'avion allemand s'enfoncer en piquant très fort, avec deux moteurs en feu.

Dans la soirée, des Blenheim Mk.IV du N° 110 *Squadron*, escortés par six Blenheim Mk.IF du N° 604, bombardent sans grand succès des Ju 52 posés sur les plages de Scheveningen. Ils attaquent ensuite à la mitrailleuse, revendiquant sept avions de transport détruits.

Après la tombée de la nuit, des Wellington bombardent Waalhaven, tandis que neuf Whitley bombardent Clèves et quelques villes environnantes, portant ainsi pour la première fois la guerre en plein territoire du Reich.

L'AÉRONAUTIQUE NAVALE FRANÇAISE

Deux patrouilles simples, commandées par le lieutenant de vaisseau Ferran, de la Flottille de chasse F1C de l'aéronautique Navale française, décollent à partir de 10 heures du terrain de Calais-Marck pour escorter des Latécoère 298 en mission de reconnaissance dans les bouches de l'Escaut.

La section de l'enseigne de vaisseau Philippe de Scitivaux part en retard et son ailier doit faire demi-tour. La suite, Scitivaux l'a consignée dans son rapport :

« Je décolle de Marck avec quelques minutes de retard sur mon chef de mission, le LV Ferran. Par le travers de Dunkerque, mon équipier retourne au terrain. Je continue ma route sur les bouches de l'Escaut où je ne trouve pas mon chef de mission ni les Laté 298 que nous devions protéger. Je décide de remonter vers le nord et, par le travers d'Ijmuiden, j'aperçois un gros trimoteur allemand du genre « Arado ». Je l'attaque par cinq fois et toujours dans les secteurs de l'arrière. Après chaque passe, mon mitrailleur tire au moment du dégagement. J'abandonne après la cinquième attaque, étant blessé au bras droit, et je vois l'appareil allemand s'enfoncer en piquant très fort, avec deux moteurs en feu et ses gouvernes se détachant en petits morceaux. Je rentre à Marck à petite vitesse, ma provision d'essence étant juste suffisante pour couvrir l'étape de retour ».

Sa victime est en fait un Junkers Ju 52/3m de la 3./KGr.zbV. 9.

Ainsi s'achève le premier jour de la « *Blitzkrieg* » sur les Pays-Bas.

II - Belgique

DÉSASTRE À SCHAFFEN

Jeudi 9 mai : le décor du drame est planté à Schaffen. Il ne manque plus que les bombardiers allemands qui arriveront le lendemain matin pour perturber la belle ordonnance de cette « parade militaire ». (Collection G. Botquin)

Taken on May 9, this snapshot explains the reasons of the drama which will take place early in the morning on the next day. The Hurricanes and Gladiators, neatly lined up like for a military parade, offer as many sitting targets for the incoming German bombers.

LES OPÉRATIONS AÉROPORTÉES

L'attaque allemande contre la Belgique ressemble, tout au moins dans sa phase initiale, à l'assaut contre les Pays-Bas. Tout commence aux environs de 04h15, lorsque les Ju 87B du III./St.G.2 bombardent en piqué la forteresse d'Eben-Emaël. Parce qu'elle commande le secteur nord du camp retranché de Liège, ainsi que l'accès aux ponts sur le canal Albert et la Meuse, celle-ci constitue un objectif prioritaire pour les Allemands.

Quelques minutes plus tard arrivent 41 Ju 52/3m du I./KGzbV 1, remorquant chacun un planeur DFS 230 chargé de troupes d'assaut. Celles-ci sont débarquées en quatre points principaux, baptisés « Acier » (pont de Velchwezalt), « Béton » (pont de Vroenhoven), « Fer » (pont de Canne) et « Granite » (fort d'Eben-Emaël).

Tandis que les Heinkel He 111 parachutent des munitions, les Henschel Hs 123 du II.(Schl.)/LG 2 et les Ju 87B des III./St.G.2 et I./St.G.77 interviennent d'une manière continue.

Le *Hauptmann* Friedrich-Karl Freiherr von Dalwigk zu Lichtenfels, commandant le I./St.G.77, rappelle qu'il n'y avait pas de place à l'improvisation dans cette mission vitale :

« *À Schweinfurt, l'équipe spéciale de paras et nous avons reçu l'ordre de prendre le fort d'Eben-Emaël. À dater de février 1940, les deux unités ont été placées sous une sécurité renforcée et ce ne fut qu'à 2 heures du matin, le 10 mai, que j'ai pu donner les consignes. En effet, le 9 mai, mon* Kommodore, *Günther Schwartzkopff et moi-même étions encore à Lippstadt, où notre camp d'entraînement était établi, en train de faire passer leurs examens à nos jeunes pilotes, quand nous avons reçu l'ordre d'attaque pour le lendemain.*

« *L'opération contre une cible aussi petite dans une zone très étroite, à proximité immédiate des planeurs et des parachutistes qui venaient de se poser, ne requérait pas seulement une grande précision, mais nos équipages portaient aussi une lourde responsabilité vis-à-vis de nos camarades au sol et du succès de toute l'offensive. Nous avons exécuté la mission comme à l'entraînement et personne d'autre que moi ne connaissait l'objectif suivant* ».

Les résultats sont variables : les ponts de Vechwezalt et de Vroenhoven sont occupés par surprise, mais celui de Canne est dynamité par les Belges au moment où les planeurs se posent. Au fort même, les commandos capturent plusieurs casemates et tiennent la position jusqu'au lendemain et l'arrivée de renforts; les défenseurs se rendront dans l'après-midi du 11 mai.

Pendant ce temps, 400 troupes d'assaut sont embarquées à bord de 98 Fieseler Fi 156, dans le cadre de l'opération « Niwi », contraction des noms de Nives et de Witry, deux villes situées dans les Ardennes belges, carrefours essentiels pour le développement de l'offensive du 19. *Panzerkorps* de Guderian. Les Storch décollent en deux groupes (56 appartenant au *Kommando* Garski et 42 au *Kommando* Krüger) et par sections de trois. Pas moins de 22 sont perdus, soit en cours de route, soit à l'atterrissage, mais Witry tombe au début de l'après-midi, ouvrant la pénétrante vers Neufchâteau, sur la route de Sedan.

DÉSASTRE À SCHAFFEN

Cependant, pour les Belges le pire est à venir, car dès les premières heures de la matinée, l'aéronautique Militaire perd plus du tiers de son potentiel, écrasé au sol sous les bombes et les balles allemandes. Cette situation est d'autant plus incompréhensible que le gouvernement belge a été averti de l'imminence de l'attaque allemande. Or, sur certains terrains, les avions sont parqués aile dans aile, comme à la parade.

À Schaffen, l'alerte est donnée vers 3 heures du matin. Le major Hendrickx, commandant le 1er groupe du 2ème régiment, donne l'ordre de laisser les avions alignés le long de la piste. Outre les Hurricane de l'escadrille 2/I/2, les avions de chasse les plus modernes dont dispose l'aéronautique Militaire, et les Gladiator de l'escadrille 1/I/2, la base accueille les Fairey Fox des escadrilles 5/III/2 et 7/III/3, qui doivent participer à des exercices de tir au camp de Beverloo.

Onze des douze Hurricane disponibles font face aux hangars, le H-41 se trouvant un peu à l'écart. Les pilotes pensent qu'il ne s'agit que d'un exercice et s'apprêtent à gagner le terrain de

campagne n° 21, à Beauvechain, pour effectuer une patrouille de routine sur les Ardennes.

De l'autre côté de la base, les pilotes de la 1/I/2 prennent place à bord de leur Gladiator, dont ils font tourner le moteur un moment. Les quatorze appareils disponibles sont eux aussi alignés dans le prolongement des Hurricane. L'ordre de décollage n'est pas donné en raison d'une brume épaisse qui recouvre la région.

À 04h20, les Fairey Fox de la 5/III/2 décollent pour rejoindre, à l'origine, le terrain n° 17 (Jeneffe), afin de surveiller les mouvements de troupe à l'est de Liège. En fait, ils atterrissent à Vissenacken (terrain n° 23).

Quelques instants plus tard, une cinquantaine d'avions non identifiés survole Schaffen. Le capitaine Guisgand, commandant la 1/I/2, prend l'initiative de faire décoller ses Gladiator, malgré l'ordre contraire qu'il a reçu du commandant de groupe. Tandis que les Hurricane font également tourner leur moteur, les deux premières sections de Gladiator s'envolent vers 04h20. Il est toutefois regrettable qu'elles ne restent pas en couverture du terrain au lieu de se diriger directement sur Beauvechain.

À 04h32, trois Heinkel He 111 surgissent au ras du sol. Peu troublés par la DCA, aux abonnés absents, les Heinkel prennent tout leur temps pour arroser les pistes, tandis qu'au milieu des explosions et des incendies, les Gladiator tentent de décoller. Dans la panique ambiante, le Hurricane H-20 du capitaine Charlier est percuté par le Gladiator du lieutenant Wilmots, dont un pneu a été crevé par une balle.

Quelques minutes plus tard, ce sont des Bf 110 et des Do 17 qui arrivent au-dessus de Schaffen, les premiers mitraillant et les seconds bombardant. Enfin, une demi-heure plus tard, une douzaine de Heinkel parachèvent le travail par un bombardement depuis une altitude de 3 000 mètres.

Lorsque le calme revient enfin, il n'y a plus qu'à constater l'étendue des dégâts. Quatre Hurricane achèvent de brûler et six autres ont été endommagés à des degrés divers. Les avions « à l'abri » ont été écrasés par le toit du hangar à demi effondré. Un seul Gladiator, celui de Wilmots, a été détruit au sol. Parmi le personnel, le sergent Libert a été gravement brûlé par l'explosion du réservoir de son Hurricane H-24.

Deux Hurricane, pilotés par le captaine Van den Hove d'Ertsenrijck et le caporal Jacobs, ont réussi à quitter l'enfer de Schaffen. En se dirigeant sur Beauvechain, ils rencontrent un peloton de bombardiers. Van den Hove en attaque un, mais apparemment sans succès, bien qu'il ait été aidé dans son entreprise par le sergent Van den Broek. Cependant, le Gladiator de ce dernier est atteint par le tir des mitrailleurs allemands et, réservoir d'huile crevé, doit se « crasher » dans la nature.

Un troisième Hurricane (H-27), alors en attente d'une hélice, est remis en état à Schaffen et évacué sur Beauvechain par le sergent Siroux. On s'apercevra alors que le longeron principal d'une aile a été endommagé et que l'avion est inutilisable au combat.

Revenons légèrement en arrière, à 04h32, lorsque la troisième section de Gladiator décolle. Les biplans se retrouvent pratiquement nez à nez avec les trois Heinkel, obligeant deux d'entre eux à dégager pour éviter la collision. Ceux de la deuxième section (capitaine Gérard, G-27; lieutenant Winand, G-32 et sergent Clinquart, G-34), en route vers Beauvechain, aperçoivent une formation de bombardiers ennemis au-dessus de Tirlemont et la disperse. Après que le calme soit revenu, d'autres Gladiator quittent Schaffen, parmi lesquels trois sont évacués par des pilotes de Hurricane (Siroux, Lelarge et Lieutenant). En tout, douze se retrouvent à Beauvechain. Ultime renfort, le G-18 du général Hiernaux, commandant en chef de l'aéronautique Militaire, est mis à la disposition de la 1/I/2; malheureusement, l'appareil n'est pas armé.

Du fier premier groupe de chasse, l'élite de la chasse belge, il ne reste plus que deux Hurricane et douze Gladiator en état de combattre. On ne pouvait craindre pire entrée en guerre.

ORDRE DE BATAILLE DE L'AVIATION BELGE

Deurne (Anvers)
1/I/1 10 Fox II & III (8, 10, 26, 30, 34, 36, 45, 48, 51, 64)
Cne Pauset

Gossoncourt (Tirlemont)
3/II/1 12 Fox III (9, 13, 15, 17, 32, 38-40, 44, 46, 49, ?)
Cne Willemard
5/III/1 10 Fox III (dont 114, 162, 163, 168)
Cdt Thyon
7/IV/1 8 Fox VI (113, 115, 158, 169-173)
Cne Van Hooverweder

Bierset (Liège)
9/V/1 11 R.31 (3, 6-8, 10x, 17, 19, 23, 26, 30, 33)
Cne Lebreuche
11/VI/1 8 R.31 (dont 1, 2, 16, 34)
Cne Henry

Schaffen (Dienst)
1/I/2 15 Gladiator (dont 19, 22, 24, 25, 27, 31, 32, 34, 37)
Cne Guisgand
2/I/2 11 Hurricane (20-25, 29-31, 37, 42)
Cne Charlier
5/III/2 15 Fox VI (dont 111, 117, 123, 127, 132, 133, 135, 139, 179)
Cne Bousse
7/III/3 7 Fox VIII (182, 183, 186, 189, 190, 192, 193)
Cne Pierre

Nivelles
3/II/2 14 CR.42 (dont 1, 3, 4, 6-8, 11, 14, 16-20)
Cne de Callatay
4/II/2 13 CR.42 (dont 5, 22-27, 29)
9 Firefly (dont 15, 28, 32, 44, 49, 53, 66, 67)
Cne d'Huard
6/III/2 15 Fox VI (dont 102, 103, 140-143, 152, 166, 178)
Cne d'Houin

Évère (Bruxelles)
1/I/3 9 Fox III]
Cne Pottier] (67-71, 73, 75, 78, 81, 82, 84-86, 88, 91, 300, 302, 303)
3/I/3 9 Fox III]
Cne Duchalet
5/III/3 13 Battle (58-65, 68, 70-73)
Cne de Hepcée

The Fiat CR.42 R-5 of 4/II/2 squadron at Nivelles a few months before the beginning of the Blitzkrieg. The subsequent fate of this aircraft is not known.

Le Fiat CR.42 R-5 de l'escadrile 4/II/2 (cocotte blanche) sur le terrain de Nivelles quelques mois avant l'attaque allemande. Le sort de cet appareil est inconnu. (SHAA)

Scène de désolation à Schaffen après le passage des bombardiers allemands : les Fairey Fox VIII de l'escadrille 7/III/3 sont la proie des flammes. Manque de chance pour cette unité qui était arrivée la veille pour participer à des exercices de tir. (Collection J.V. Crow)

L'escadrille 7/III/3, arrivée la veille avec ses sept Fox VIII, est également écrasée sous les bombes allemandes. Les équipages gagnent alors Lonzée, où se trouve l'escadrille 7/IV/1, dans l'attente de recevoir ses trois derniers Fox valides qui étaient restés à Évère.

Comme on l'a vu, l'escadrille 5/III/2 a réussi à décoller avant l'attaque allemande. Ses treize appareils se posent sur le terrain n° 23 (Vissenacken) à 08h35. Une demi-heure plus tard, neuf repartent pour une mission de chasse dans les environs de Dienst. Ils sont aussitôt coiffés par des Bf 109 qui en abattent trois (O-111, sous-lieutenant Brel; O-123, lieutenant Dufossez et O-127, sergent Detal) et endommagent les six autres (O-117, 132, 133, 135, 139 et 179). Une victoire est revendiquée par Dufossez. Il s'agit vraisemblablement du Bf 109E du *Feldwebel* Hoppe (†) de la 3./JG 27.

Plusieurs combats mettent aux prises la chasse allemande à des « Gladiator » belges. Toutefois, ceux-ci n'ont à aucun moment engagé de Bf 109. On peut donc légitimement penser que les pilotes allemands ont mal identifié leurs adversaires. À leur décharge, il faut dire qu'à aucun moment de la Seconde Guerre mondiale autant de types d'avions différents, appartenant à autant de forces aériennes différentes, vont croiser leur ligne de mire.

Le *Hauptmann* Ultsch, commandant le I./JG 21, revendique un « Firefly » en début de matinée.

À 9 heures, 10 Bf 109 de la 3./JG 27 se heurtent à des « Gladiator » au-dessus de Tirlemont, dont deux sont revendiqués par le *Leutnant* Arthelm et l'*Unteroffizier* Becher. L'un des pilotes belges est vu en train d'évacuer son avion en parachute.

Enfin, à 10 heures, ce sont trois nouveaux « Gladiator » qui tombent sous les balles des *Oberleutnant* Schneider, *Leutnant* Pob et *Feldwebel* Leykauf du I./JG 27, alors que les Bf 109 protègent une expédition de Ju 87 à l'ouest de Maastricht.

La victoire du capitaine de Callatay lui sera officiellement homologuée en... 1947.

LE CALVAIRE DES FIAT

L'alerte générale est donnée à Nivelles beaucoup plus tôt qu'à Schaffen, puisque le personnel est réveillé vers 01h15. L'évacuation s'effectue en bon ordre vers le terrain n° 22, à Brustem. À 04h15, les premiers des 23 Fiat CR.42 des deux escadrilles s'envolent, avec à leur tête le fameux R-43 [1] du major Jacques Lamarche. Les derniers décollent au moment où arrive une formation de Ju 87, qui touche deux appareils (R-2 et R-14).

Lors de l'atterrissage du premier groupe, le R-20 du sergent Michotte se met en pylône. Au moment où les derniers appareils cherchent à se poser, la patrouille du capitaine de Callatay aperçoit une formation de Ju 52 au-dessus de Tongres; ce sont des avions de la 17./KGzbV 5 chargés de lancer de faux parachutistes. Les trois Fiat engagent le combat, mais ils sont aussitôt attaqués par des Bf 109E du I./JG 1. Callatay touche un Ju 52 [2], mais les trois pilotes belges doivent rapidement rompre le combat. Ils rentrent à Nivelles, pensant que le terrain de Brustem a été mis hors d'usage par les bombardiers allemands.

Au petit matin, 19 Bf 109 du I./JG 1, escortant une quarantaine de Ju 52 dans le secteur de St Trond–Tongres, rencontrent cinq « Gladiator », dont un est abattu, tandis que le *Leutnant* Erwin Dutel de la 2./JG 1, touché en combat, doit sauter en parachute au-dessus d'Aix-la-Chapelle.

À 06h05, cinq Fiat en deux patrouilles décollent de Brustem pour protéger l'aérodrome. La première patrouille, composée du lieutenant Goffin et du sergent Delannay, se frotte à des Bf 109E. Delannay est abattu et mortellement blessé par une balle tirée du sol, alors qu'il descend en parachute. De son côté, Goffin endommage un Messerschmitt, qui quitte les lieux du combat en laissant derrière lui une longue traînée de fumée. Il s'agit selon toute vraisemblance du Bf 109E de Dutel (2./JG 1), bien que les horaires ne semblent pas concorder, puisque selon le journal de marche du I./JG 1, la perte du 109 de Dutel a eu lieu pendant la mission d'escorte des Ju 52. Quoiqu'il en soit, la victoire sera confirmée à Charles Goffin.

La seconde patrouille (sous-lieutenant Offenberg, sergents Jottard et Maes) attaque successivement un Dornier Do 17, des Bf 109 et un second Do 17. Offenberg revendique une victoire sur le deuxième Dornier, qu'il doit laisser filer avec un moteur en feu.

À 09h50, trois Fiat escortent le Renard R-19, piloté par le sous-lieutenant Duchesne de l'escadrille 9/V/1, au-dessus de Maaseik. Malgré la *flak*, la mission s'achève sans incident.

À 12h50, le Prince Werner de Mérode, lieutenant aviateur à la 4/II/2, s'envole avec deux équipiers pour protéger un vol de reconnaissance au-dessus des ponts sur le canal Albert.

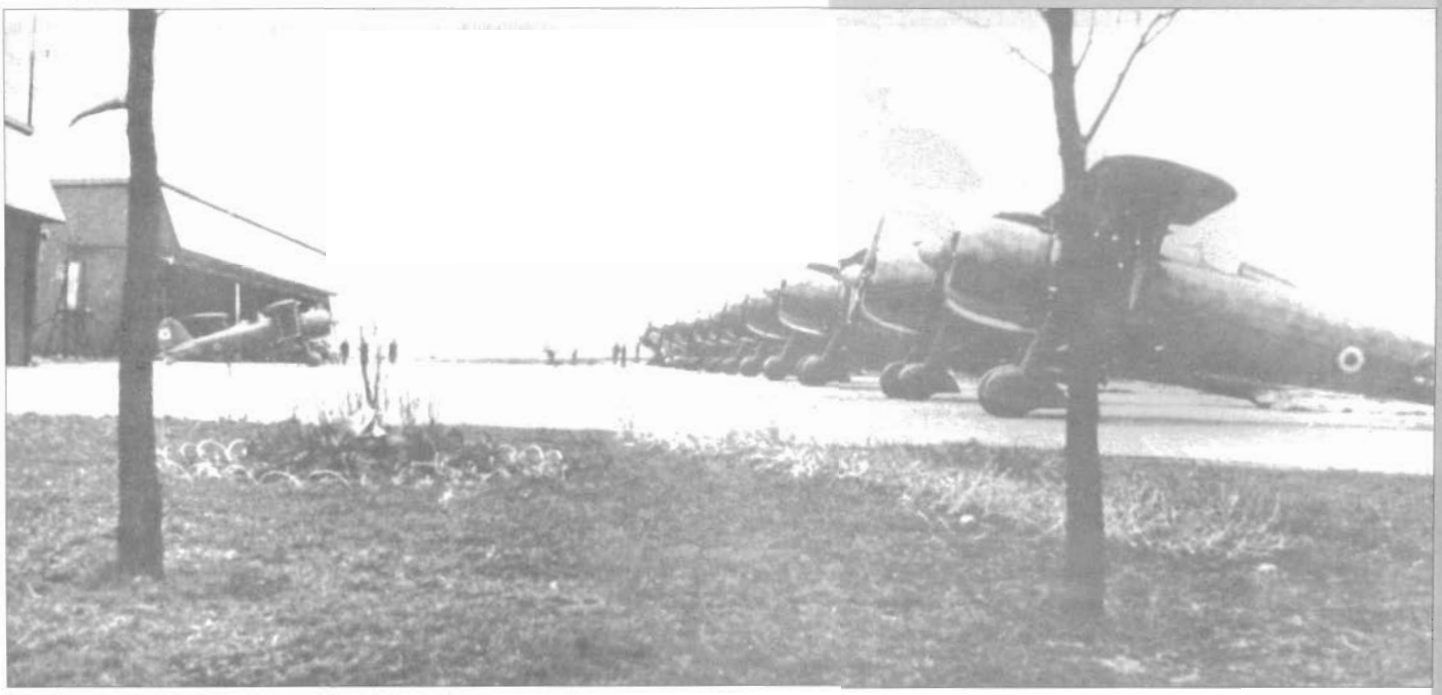
À 14h15, un avion de reconnaissance allemand passe à la verticale de Brustem. Mauvais présage. Aussitôt, le major Lamarche ordonne la dispersion des avions dans les sous-bois adjacents. Le temps va manquer pour les camoufler tous. Déjà, à 14h40, deux Bf 109 en rase-mottes touchent deux Fiat. Mérode, de retour de sa mission aperçoit un Do 17 (probablement celui qui a survolé le terrain quelques minutes auparavant) et, selon ses dires, le descend en flammes. D'après Peter Taghon [3], l'appareil, un Do 17P de la 2.(F)/123, se posera sur le ventre à Mönchengladbach.

Peu avant 15 heures surgissent des Ju 87B du I./St.G.2 qui réalisent un carnage, mettant hors d'usage pas moins de 14 Fiat CR.42 sur les 22 que compte le groupe. Les seuls rescapés sont ceux qui ont pu être mis à couvert.

Au soir du premier jour de guerre, la chasse belge est réduite à 22 chasseurs en état de combattre.

German bombers which struck Schaffen at dawn also shattered the seven Fairey Fox VIIIs of 7/III/3 squadron. Bad luck for this squadron which landed at Schaffen the previous day to take part in manoeuvres.

[1] Le R-43 est en fait le R-13, renuméroté par un commandant de groupe quelque peu superstitieux. Rappelons que le plus haut numéro attribué à un Fiat CR.42 sera le R-33.
[2] La victoire lui sera d'abord comptée comme probable, puis homologuée en février 1947.
[3] *Avions* n° 69.



RENARDS ET RENARD

Six unités d'observation de corps d'armée sont équipées de Fairey Fox de différentes versions, un excellent appareil lorsqu'il entre en service en 1932, mais totalement dépassé huit ans plus tard. Les escadrilles basées à Bierset volent sur Renard R.31, un avion de conception nationale, mais qui n'inspire pas vraiment la confiance en raison de ses médiocres performances.

L'escadrille 1/I/1 quitte Anvers-Deurne à 04h30, un quart d'heure avant l'apparition des bombardiers allemands. Dix Fox se posent sur le terrain n° 15 (Hingene), alors que deux machines, indisponibles, sont détruites lors de l'attaque de Deurne.

À Gossoncourt, l'escadrille 3/II/1 décolle quelques instants avant l'irruption d'une trentaine de bombardiers allemands. Onze Fox en état de vol (ainsi qu'un MS.236) se posent sur le terrain n° 16 à Glabek.

L'escadrille 5/III/1 quitte Gossoncourt pour Jeneffe (terrain n° 17). Elle accomplit trois sorties dans la journée, mais lors de la deuxième, un Fox est abattu par des tirs d'armes légères dans les environs d'Eupen.

La troisième escadrille de Gossoncourt, la 7/IV/1, parvient à mettre à l'abri huit Fox et un MS.236 sur le terrain de campagne n° 18 (Lonzée).

Ci-dessus :
Les « cocottes » à Nivelles au printemps 1940. À l'extrême gauche le R-43 du major Lamarche.
(Collection G. Botquin)

Ci-dessous :
les Battle belges attendront vainement l'ordre de décoller le 10 mai, à la grande colère des équipages.
Ici, devant le T-63 de la 5/III/3, à l'extrême gauche les adjudants Wieseler et De Coninck.
L'avion sera abandonné à Évère après un accident au roulage. Quant à Wieseler et De Coninck, ils seront touchés par la *flak* le lendemain; le second sautera en parachute, le premier se «crashera» sur... ses bombes.
(SHAA)

Ignorant que la guerre est déclarée, les Battle gagnent leur terrain de campagne tous feux allumés.

Les deux escadrilles stationnées à Évère s'envolent vers 4 heures pour le terrain n° 24 de Neerhespen. Malheureusement, des Bf 109 les y ont précédés et ceux-ci détruisent ou endommagent fortement douze Fox.

L'escadrille 9/V/1 est plus chanceuse et replie sans incident ses onze Renard R.31 (et un SV.5) sur le terrain de campagne n° 19, aux environs de St-Trond. À 08h00, le R-19 décolle pour une reconnaissance au-dessus du canal Albert (voir plus haut). Il est touché à plusieurs reprises par la *flak* qui l'endommage sérieusement.

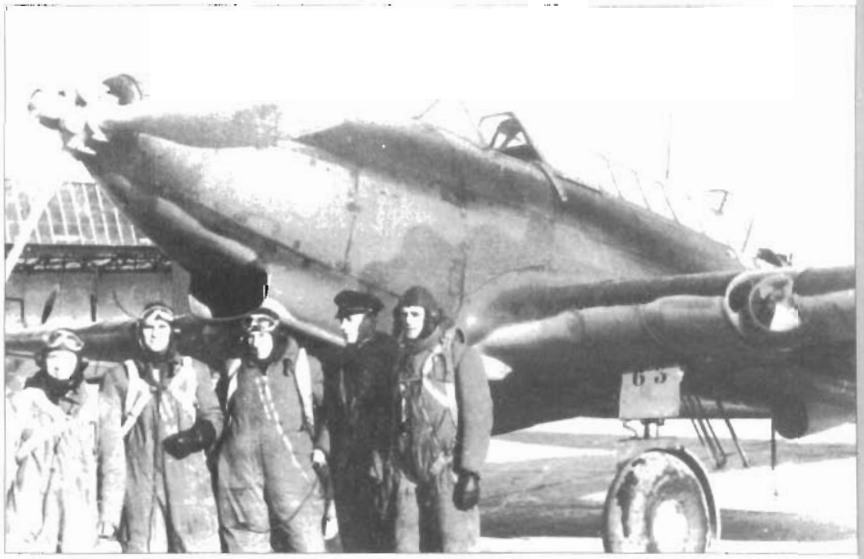
L'escadrille 11/VI/1 rejoint Hanut, d'où elle effectue sa première mission. Celle-ci montre que les ponts sur le canal Albert sont intacts.

Enfin, l'escadrille équipée en Fairey Battle, la 5/III/3, quitte Évère quelques minutes avant l'arrivée des bombardiers allemands. Trois appareils qui n'ont pu être repliés sont détruits : le T-72, en révision générale et les T-63 et 65, accidentés, le premier ayant cisaillé l'aile de l'autre avec son hélice.

Lorsqu'ils arrivent à Belsele, près de Turnhout, les Battle sont accueillis par des bombardiers allemands. Le dernier appareil à s'être posé, qui n'a pas eu le temps de gagner la zone de dispersion, est détruit par une bombe. Les Battle reçoivent alors l'ordre de rejoindre un autre terrain de campagne, à Aeltre. Max Binon, alors adjudant, évoque l'état d'esprit qui régnait dans son escadrille [5] :

« *Les commentaires étaient amers. Pourquoi n'avions-nous pas été avertis que la guerre avait été officiellement déclarée ? Nous avions décollé d'Évère avec les sécurités placées sur les*

[5] Icare n° 76 (1976).



Un Fairey Fox VI (175) appartenant probablement à l'escadrille 6/III/2, détruit au sol à Nivelles. (Collection J-L. Roba)

mitrailleuses et nous avions volé en ligne droite vers notre premier terrain de campagne sans prendre de précautions spéciales, feux de route allumés, facilitant ainsi, sans le vouloir, la tâche de l'ennemi. Évidemment, nous rendions les officiers supérieurs de l'état-major responsables. Pour la plupart des pilotes de cette époque, les officiers qui ne volaient pas étaient facilement critiqués. À notre décharge, il faut faire remarquer que peu d'officiers supérieurs volaient en temps de paix. Il n'y avait aucun officier supérieur au 3me régiment d'aéronautique à avoir volé sur Fairey Battle ».

À 15h50, le capitaine de Hepcée reçoit l'ordre de préparer ses avions pour une mission sur les ponts du canal Albert. Aussitôt, neuf appareils sont armés de huit bombes de 50 kg chacun. Et commence une longue et incompréhensible attente. À 18h10, la mission est annulée, puis elle est à nouveau ordonnée à 19h50 et finalement décommandée à 19h20 ! Elle aura finalement lieu le lendemain matin. Mais, pourquoi tout ce temps perdu ?

LA RAF EN BELGIQUE ET AU LUXEMBOURG

Décollant de Méharicourt, trois Blenheim Mk.IV du N° 18 *Squadron* de l'AASF effectuent une reconnaissance matinale dans la région de Maastricht. Un seul rentre, non sans avoir essuyé les obus de la *flak* et de Bf 110. Le L4105 du *Pilot-Officer* G.F. Harding s'écrase au sol près de Celles, faisant deux tués et un prisonnier. Le L8860 du *Flying-Officer* L.T .Dixon se pose sur le ventre en Belgique, l'équipage regagnant ses lignes. On ignore l'identité de leurs vainqueurs, mais il se peut qu'il s'agisse de pilotes du II./JG 27 (voir page 14).

Les renseignements rapportés sont cependant suffisants pour que l'*Air Marshall* Arthur Barratt saisisse la gravité de la situation qui se développe. Passant outre l'interdiction de bombarder qui a été notifiée par le haut commandement français, Barratt donne ses ordres vers midi. La première mission concerne tous les escadrons de Fairey Battle de l'AASF, à l'exception du N° 88. Leurs objectifs sont les colonnes allemandes en train de traverser le Luxembourg :

- N° 12 (Amifontaine) : 4 Battle, Junglister–Echternach;
- N° 103 (Bétheniville) : 4 Battle, Bascharage–Dippach;
- N° 105 (Villeneuve) : 4 Battle, Echternach–Luxembourg;
- N° 142 (Berry-au-Bac) : 7 Battle, Luxembourg–Dippach;
- N° 150 (Ecury s/- Coole) : 4 Battle, Luxembourg–Echternach;
- N° 218 (Auberive) : 4 Battle, Dippach–Luxembourg.
- N° 226 (Reims) : 4 Battle, Luxembourg.

Above:
A Fairey Fox VI (175) probably belonging to 6/III/2 squadron shot up on the ground at Nivelles.

Below:
This Fieseler Fi 156 which took part in operation «Niwi» crashed near a small road in the Grand Duchy of Luxemburg.

La première mission des Battle s'achève dans un bain de sang – le début d'une longue série.

Les départs s'échelonnent de 14 à 18 heures. La mission s'achève dans un véritable bain de sang. Sur les 31 appareils engagés, 13 ne rentrent pas, 2 s'écrasent en cours de route et tous les rescapés reviennent endommagés à des degrés divers. Un exemple parmi les autres, celui des quatre Battle du N° 150 *Squadron*.

N'ayant pas aperçu d'objectifs sur la route entre Luxembourg et Echternach, les Battle s'en prennent à une colonne de blindés entre Luxembourg et Grevenmacher. Ils sont accueillis par un déluge de fer et de feu. Le *Sergeant* R.A. White (K9390) se pose sur le ventre près de Gosselies; son équipage regagnera la base trois jours plus tard. Le *Flight-Lieutenant* E. Parker (L5539) est tué par un obus de *flak* et son équipage est fait prisonnier. Le *Flying Officer* A.C. Roberts (L5540) est abattu en flammes et l'équipage est capturé par les Allemands. Seul le *Flying-Officer* W.M. Blom (K9369) réussit à rentrer, mais il s'écrase sur la piste après avoir tenté d'atterrir avec les deux pneus crevés.

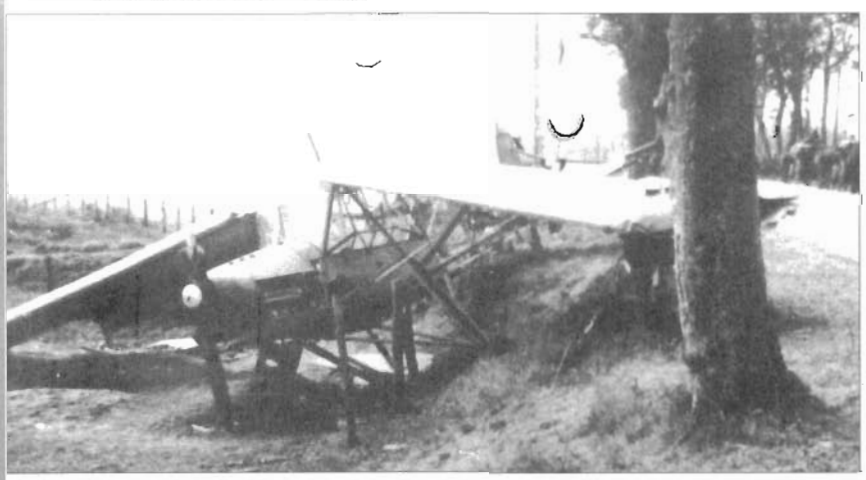
C'est, pour les Alliés, la première mauvaise surprise de la « *Blitzkrieg* ». Les colonnes motorisées allemandes bénéficient d'une protection efficace de nombreuses batteries mobiles de DCA de petit calibre. Or, les avions d'assaut ou de bombardement léger alliés ne disposent d'aucune protection d'aucune sorte : pas de blindage, pas de réservoirs auto-obturants. Sur les routes du Luxembourg, la *flak* fait un carnage; le premier d'une longue série.

Quarante pour cent de pertes en matériel, mais les pertes en hommes s'élèvent à 7 tués et 34 prisonniers, sans compter les blessés.

Selon certaines sources [6], un combat aérien aurait opposé un Battle et un Henschel Hs 126, les deux appareils se descendant mutuellement, mais nous n'en avons pas trouvé confirmation dans les publications les plus sérieuses [7].

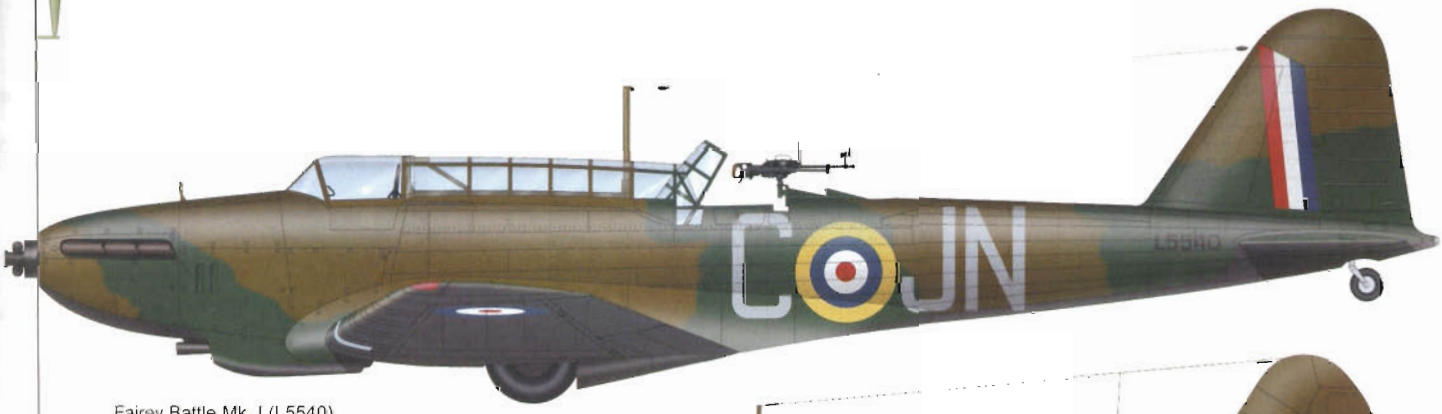
Le N° 88 *Squadron* n'a pas été engagé sans doute en raison des pertes subies lors des bombardements de Mourmelon, au cours desquels trois Battle ont été détruits et deux autres endommagés.

L'un des Fieseler Fi 156 utilisés pour l'opération « Niwi », après un atterrissage mouvementé près d'une petite route des Ardennes luxembourgeoises. (Collection J-L. Roba)



[6] *Twelve Days in May* – B.Cull – Grub Street, Londres, 1995.
[7] *The Battle Files* – S.Shail – Air Britain Publ., 1998.

Bristol Blenheim Mk.IV (L8756)
N° 139 *Squadron*
Plivot (51), 10 mai 1940.



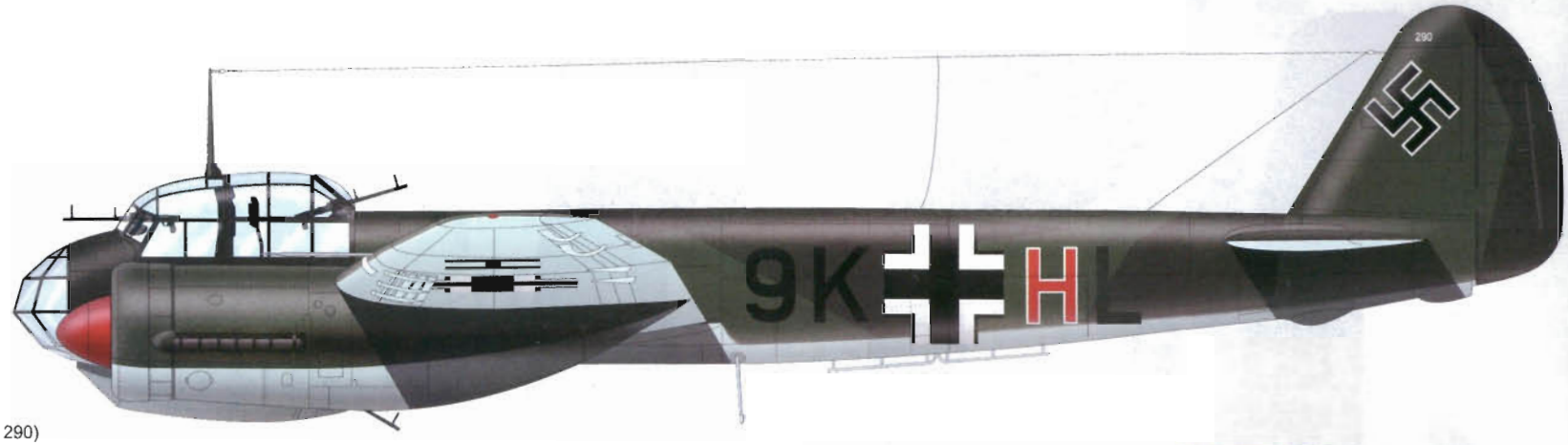
Fairey Battle Mk. I (L5540)
N° 150 *Squadron*
Écury-sur-Coole (51), 10 mai 1940.
Avion abattu par la *flak* au Luxembourg, équipage (*F/O* A.C. Roberts, *Sgt* E.H. Ward et *AC1* D. Meyrick) prisonnier.

Westland Lysander Mk. II (L4767)
N° 13 *Squadron*
Mons (02), 10 mai 1940.

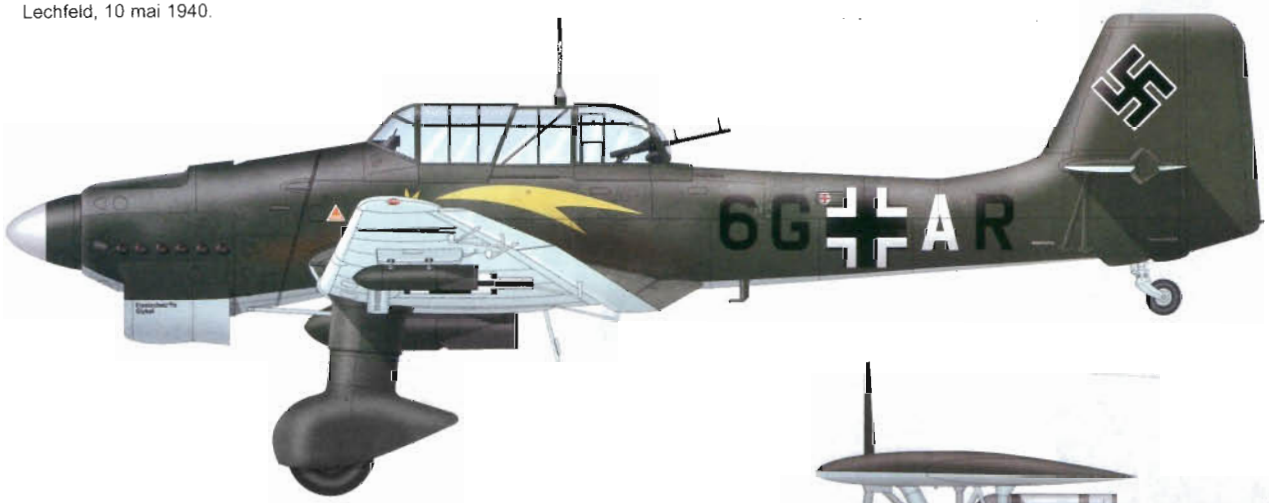
Gloster Gladiator Mk. I
N° 607 *Squadron*
Flying Officer J. Bazin
Vitry-en-Artois (62), avril 1940.

Hawker Hurricane Mk. I (L1766 - ?)
N° 73 *Squadron*
Flying Officer Edgar J. Kain (DFC)
Rouvres-en-Woëvre (55), avril 1940.

© P-A Tilley - 02-00



Junkers Ju 88A-1 (Wk.Nr. 290)
3./KG 51
Lechfeld, 10 mai 1940.



Junkers Ju 87B-1
Kapitän 7./St.G.51
Hauptmann Anton Keil
Cologne-Wahn, 10 mai 1940.

Henschel Hs 126B-1
1.(F)/22
Münster-Handorf, mai 1940.

© P-A. Tilley - 02.00

III - France

LE "BIG DYLE"

A detachment of Bloch 152s of GC II/1 was sent at Couvron between May 14 and May 16.
This unit, entrusted with the task of providing an air cover for the Paris area, claimed only one victory on May 10, which has probably to be shared with AA gunners.

LE « GRAND COUP »

Frapper fort d'entrée, telle est la devise de la Luftwaffe, fidèle au principe du « *großer Schlag* », qu'elle a mis en pratique le 1er septembre 1939 pour, croit-elle, écraser l'aviation polonaise au sol. Or ce « grand coup » ne se révèle guère plus efficace le 10 mai; comme elle l'apprendra à ses dépens un an plus tard, la supériorité aérienne ne s'acquiert pas une fois pour toutes, c'est un exercice qui nécessite un effort quotidien.

Ainsi, tout bimoteur capable de porter des bombes au sein de la *Luftflotte* 3 (*General d.Fl.* Hugo Sperrle) est engagé à l'aube du 10 mai. Selon les informations recueillies par le grand quartier-général de l'armée de l'Air, 35 terrains et 4 autres sites ont été l'objet d'un raid aérien :

– Nancy, Metz-Frescaty, Vitry-le-François, Xaffévillers, Entzheim, Morhange, Épinal, St Dizier, Rouilly, La Fère, La Perthe, Doncourt, Spincourt, Mars-la-Tour, Valdahon, Dijon-Longvic, Belfort-Chaux, Luxeuil, Colmar, Cambrai, Maubeuge, Reims, Bézannes, Mourmelon, La Malmaison, Calais-Marck, Berck, St Inglevert, Norrent-Fontes, Longuenesse, Ambérieu, Lyon-Bron, Avord et Laon;

– port de Calais, gare de Joinville, aciérie des Ancizes et usine Potez de Méaulte.

La toute première mission de guerre constitue toujours un moment fort pour un aviateur. Voici comment Hans Grah, de la 1./KG 55, l'a vécue [1] :

« *Devant nous s'étalent les cartes, les vents, les routes – les boussoles s'affolent. Au milieu, il y a du café. Des cigarettes scintillent. Dehors, les moteurs chauffent. Les mécanos nous entourent alors que nous nous rendons vers nos avions :* " Où allez-vous ?" *Et puis :* " M...!" [2].

Nous sommes déjà au-dessus de la France. Vont-ils déclencher le feu d'artifice ?

« Au dernier moment, le départ du premier peloton est décommandé; un épais banc de brouillard s'étend au-dessus du terrain. Il est aussi très dense. [...] Cela va durer une éternité avant que nous quittions le plancher des vaches. Au-dessus de nous luisent déjà les premiers feux de position de nos camarades. Puis nous sommes enfin à notre tour dans le ciel. Le brouillard s'étire en dessous de nous et de tous côtés surgissent des feux rouges et verts. Sur tous les terrains des environs règne une intense activité. Sous le brouillard, des projecteurs fouillent le ciel. Enfin, nous avons retrouvé nos premiers camarades d'escadrille. Nous prenons le cap. Il n'y a pas grand chose d'allumé au sol. Ce n'est qu'à grand peine que nous reconnaissons le Rhin. Strasbourg doit se trouver droit devant nous. Nous sommes déjà au-dessus de la France. Vont-ils déclencher le feu d'artifice ? Non, rien ne se passe. Tout reste calme. Nous devinons plus que nous voyons Nancy. Voilà la Moselle. Et nous avons bientôt devant nous la grande boucle de la Moselle, que nous connaissons si bien pour l'avoir étudiée pendant des heures et des heures. Alors, là-bas doit se trouver Toul. L'aérodrome doit se situer sur la droite, alors nous virons. Là, le voilà ! Non, il est ici ! Oui, ce champ sombre là-bas. Bon, un peu à gauche et nous lançons nos bombes ».

Tous les décollages ne se passent aussi bien, comme le consigne dans ses mémoires le *Feldwebel* Alfred Sticht, observateur à la 1./KG 53 [3] :

« *Et maintenant – pleins gaz – le tonnerre de plusieurs centaines de CV rugit dans la nuit... Mais là, qu'est-ce qu'il y a devant nous ? Gaz coupés. [...] Les freins hurlent. Nous avons évité de peu la mise en pylône. Devant nous, deux taxis se sont percutés. Ils tournent en rond et aussitôt les bombes incendiaires de l'un d'eux explosent – rouler au plus vite loin de l'appareil en flammes. La piste est encombrée d'avions. En un clin d'œil, nous dégager, évacuer l'avion et à couvert, à chaque instant tout peut sauter. Les pompiers et les ambulances traversent la piste à toute allure. Dans la ville de Roth, les sirènes d'alarme retentissent. D'autres bombes détonnent; nous en ressentons les remous. Enfin, le calme revient. Un taxi a complètement brûlé et l'autre est fortement endommagé* ».

[1] *Kampfgeschwader 55* – W.Dierich – Motorbuch Verlag – Stuttgart, 1975.
[2] Le terme allemand est : « *Hals- und Beinbuch* » (casse-toi donc le cou et la jambe). Emprunté au vocabulaire des gens du théâtre, il a été popularisé dans l'aviation par Manfred von Richthofen.
[3] *Kampfgeschwader 53* – H.Kiehl – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1977.

Une patrouille double de Bloch 152 du GC II/1 sur le terrain désolé de Couvron, entre le 14 et le 16 mai.
Ce groupe, affecté à la couverture de Paris, ne remporte qu'une seule victoire le 10 mai, probablement à partager avec la DCA.
(Collection J. Beaudriquet)

Le Potez 63.11 n° 318 du GAO 2/551 sera trouvé par les Allemands dans son alvéole sur le terrain de Tournes-Belval. L'appareil avait été rendu inutilisable lors d'un raid effectué par des He 111 dans l'après-midi du 10 mai. (Collection J.V. Crow)

Et d'autres missions s'achèvent un peu plus mal, comme le rapporte Hermann Bräck, alors lieutenant pilote à la 9./KG 51 [4] :

« *Nos camarades furent assaillis de questions sur le déroulement de leur mission. Le chef d'escadrille avait été attaqué par deux chasseurs français sur le chemin du retour. Notre escadrille avait versé son premier sang. Le mécanicien de bord avait reçu deux balles dans la tête et était mort. L'avion aussi avait été touché : nous avons compté 78 impacts. Grâce à des manœuvres judicieuses et la protection des autres mitrailleurs, les chasseurs n'avaient pas pu le descendre* ».

Les résultats de ce « grand coup » sont difficiles à évaluer et les chiffres diffèrent d'un auteur à l'autre. Il semble toutefois qu'une soixantaine d'appareils français et britaniques aient été mis hors d'usage. Évidemment, le succès de ces raids est très variable en fonction des lieux.

Les plus malchanceux en la matière sont incontestablement les marins-aviateurs de l'escadrille AB3, qui occupent le terrain d'Alprech, près de Boulogne-sur-Mer. Par un coup du hasard, quatre bombes incendiaires tombent sur le hangar qui abrite les douze Vought 156F de l'escadrille. La totalité des avions est détruite soit par l'écroulement du toit, soit par le feu.

D'autres unités sont durement touchées, comme le GC II/8 à Calais-Marck qui perd six Bloch 152 et deux mécaniciens tués en tentant de faire démarrer les avions pendant le raid. Le calvaire du GC III/2, basé à Cambrai-Niergnies, commence dès l'aube du 10 mai : six Morane 406 sont mis hors de combat – les premiers d'une longue liste pour ce groupe. Le GC III/7, à Vitry-le-François, perd trois Morane.

En s'écroulant, le toit du hangar écrase tous les Vought 156F de l'escadrille AB3.

S'il n'est pas possible de donner ici la liste complète des avions perdus au sol par l'armée de l'Air, on peut néanmoins citer quelques autres unités, en particulier les groupes aériens d'observation (GAO), qui ont également souffert des raids de la Luftwaffe.

Le GAO 502 perd le Mureaux 115 n° 97 lors de l'attaque de Courbes et l'exposition de son terrain l'amènera à gagner le lendemain celui de Tournes, à peine plus sûr. Entre 14h15 et 15h15, des Heinkel bombardent justement Tournes-Belval; un chapelet de bombes souffle le fuselage du Mureaux 117 n° 59 et endommage plusieurs Potez 63.11 du GAO 2/551.

L'aviation de reconnaissance ne souffre pas uniquement au sol, puisque vers 10h30, le Potez 63.11 n° 425 du GR I/22, parti de Metz-Frescaty, est intercepté au-dessus de la frontière du Luxembourg par une patrouille de Bf 109 de la 1./JG 77. Malgré une défense acharnée du mitrailleur (sergent-chef Cattoen) et les manœuvres désespérées du pilote (sergent Pelletier), le Potez est abattu en flammes par l'*Oberleutnant* Karl-Gottfried Nordmann aux environs d'Esternach (Luxembourg). Les trois membres de l'équipage sont tués.

Deux autres Potez 63.11, un du GR I/36 et un du GAO 2/520, sont descendus par la *flak*, faisant quatre prisonniers.

Le GB II/34 joue de malchance. Dès l'aube, cinq Amiot 143 sont transférés à Metz-Frescaty pour participer à une mission de nuit. Malheureusement, peu après leur arrivée les cinq appareils sont écrasés sous les bombes allemandes. Dans la soirée, cinq autres Amiot 143 du GB II/34 décollent de Montdidier pour bombarder Mönchengladbach; le n° 85 du célèbre lieutenant-colonel Dagnaux est touché par la *flak* (un membre d'équipage étant blessé).

L'équipage de l'*Oberleutnant* Heinrich Schweickhardt, *Staffelkapitän* de la 8./KG 76, sur le terrain de Cormeilles-en-Vexin peu avant la bataille d'Angleterre. Ce groupe perd un appareil « quelque part en France », le 10 mai 1940. Schweickhardt sera décoré de la *Ritterkreuz* en février 1942, puis des Feuilles de chêne en octobre. Il sera porté disparu le 9 janvier 1943. (ECPA)

LA CHASSE RÉAGIT

En application de la « manœuvre Dyle », décidée en novembre 1939, le Groupe d'armées n° 1 pénètre en Belgique pour se porter sur la ligne Breda-Louvain-Wavre-Namur. Dans le cadre d'une coopération avec les forces terrestres, qui laisse d'ailleurs fortement à désirer, la Zone d'opérations aériennes Nord (ZOAN) met l'aviation de chasse à la disposition du général Têta pour couvrir le déploiement. Celui-ci autorise la ZOAN à lancer des expéditions contre les forces terrestres ennemies, à condition que le Groupe d'armées n° 1 en face la demande [5]. Non seulement il n'en fera jamais la demande, mais, à 8 heures, le général Georges demande que l'action de l'aviation soit restreinte à la couverture des troupes et à la reconnaissance. Trois heures plus tard, celu-ci autorise les actions offensives à la condition que les objectifs se situent hors agglomération ! Cette restriction sera maintenue jusqu'au lendemain 18 heures...

Tandis que les bombardiers attendent l'arme au pied, la chasse

[4] *Kampfgeschwader 51* – W.Dierich – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1973.
[5] *L'armée de l'Air dans la tourmente* – P.Facon – Economica, Paris, 1997.

Curtiss H-75A-1 n° 84 (X-883)
GC I/4 2ème escadrille
Wez-Thuisy (51)
Avion dans lequel le sergent-chef Cartier est abattu le 17 mai 1940 à Mardyck.

Avion armé de quatre mitrailleuses d'aile (*retrofit*).

ANF Les Mureaux 117 n° 121 (X-345)
GAO 1/551
Étain-Buzy (55), 10 mai 1940.

Avion à bord duquel l'adjudant Charles Goujon remporte une victoire le 10 mai. Il sera contraint de l'évacuer en parachute.

Morane-Saulnier MS.406 n° 413 (N-831)
GC III/6 5ème escadrille
Sous-lieutenant Robert Martin
Wez-Thuisy (51), 23 novembre 1939.

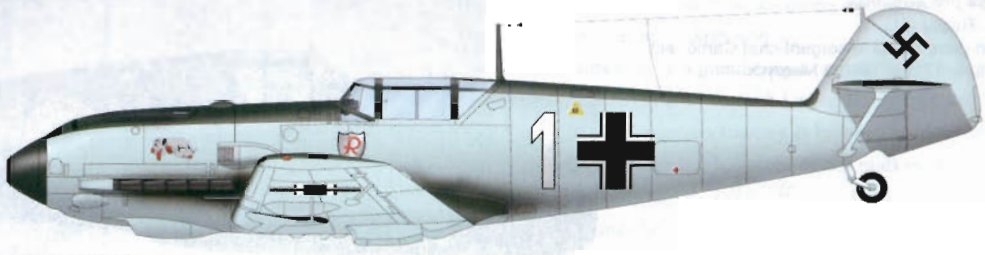
L'appareil porte les stigmates de sa rencontre du 23.11.39 avec un Do 17P.

Potez 63.11 n° 641 (matricule non porté)
GAO 515
Équipage : lieutenant Laneyrie, sergent Vaillat et sous-lieutenant Lahaye
Connantre (51), 10 mai 1940

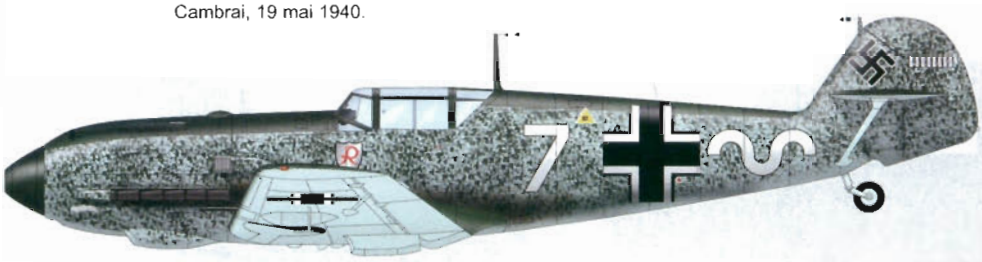
L'appareil est représenté avec quatre mitrailleuses d'aile, mais il n'a probablement reçu cet armement que dans le courant du mois de mai.

Curtiss H-75A-2 n° 151 (U-051)
GC I/5 1ère escadrille
Capitaine Jean Accart
Suippes (51), 10 mai 1940.

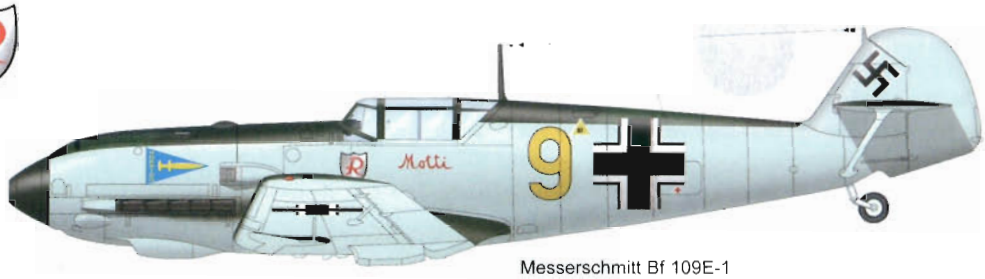
© P-A. Tilley - 02.2000



Messerschmitt Bf 109E-3
Kapitän 1./JG 2
Hauptmann Otto Bertram
Cambrai, 19 mai 1940.



Messerschmitt Bf 109E-3
7./JG 2
Oberfeldwebel Werner Machold
Région de Cambrai, 27 mai 1940.



Messerschmitt Bf 109E-1
3./JG 2
Leutnant Helmut Wick (?)
Francfort-Rebstock, avril 1940.

Messerschmitt Bf 109E-3
Kommandeur I./JG 3
Hauptmann Günther Lützow
Montécouvez, fin mai 1940.

Messerchmitt Bf 110C (Wk.Nr. 3011)
3./ZG 26
Feldwebel H. Reimann (P), *Obergefreiter* H. Röwe (†)
Abattu le 10 mai 1940 à Beaumont-en-Argonne par le sergent-chef Morel du GC I/5.

© P-A. Tilley - 01.00

française est amenée à intervenir à de nombreuses reprises dans la journée. Elle va ainsi remporter 37 victoires sûres et 8 probables (auxquelles il ne faut pas manquer d'ajouter la victoire de l'escadrille AC1 en Hollande), réparties comme suit :

GC II/1 : 1 He 111 sûr (sergent Montfort);

GC III/1 : 7 He 111 sûrs (dont un partagé avec le II/8), 1 Ju 88 sûr et 1 He 111 probable;

GC I/2 : 2 He 111 sûrs et 1 Bf 109 sûr;

GC II/2 : 1 Do 17 sûr (adjudant-chef Dorcy et lieutenant de Rohan-Chabot) et 1 probable;

GC III/2 : 3 He 111 sûrs;

GC I/4 : 1 He 111 sûr (dont un partagé avec le I/5) et 2 Do 17 sûrs;

GC II/4 : 1 He 111 sûr (sergent-chef de La Chapelle);

GC I/5 : 1 Bf 110 sûr (sergent-chef Morel) et 9 Do 17 sûrs (dont un en participation avec le I/4);

GC II/5 : 1 Bf 109 sûr (adjudant de Montgolfier);

GC II/6 : 1 Do 17 probable;

GC III/6 : 1 Do 17 sûr et 1 He 111 sûr;

GC II/7 : 1 He 111 sûr et 1 probable et 1 Bf 110 sûr et 1 probable;

GC I/8 : 1 He 111 sûr (sous-lieutenant Thollon et sergent-chef Liautard), 1 Do 17 sûr (capitaine Astier) et 1 Bf 110 probable;

GC II/8 : 1 He 111 sûr (caporal-chef Honorat en participation avec le III/1).

Les pertes françaises au combat s'élèvent à 12 avions de chasse, quatre pilotes tués et cinq blessés.

La Luftwaffe admet la perte de 53 avions au-dessus de la France, dont 10 abattus par la DCA. Cette dernière information n'est pas inintéressante en ce qu'elle donne à la DCA française un rôle qui lui a toujours été dénié. Parmi les victoires revendiquées par la DCA le 10 mai, on trouve un Do 17 au-dessus de Suippes (159e Bie/402), un autre au-dessus de Lérouville (161e Bie/402) et un troisième au-dessus de Thionville (43e Bie/402) – ce dernier étant incontestablement un appareil de la 4./KG 2 (équipage de l'*Unteroffizier* Karl Schiweck), dont l'épave a été retrouvée à Illange, touché par un obus de 75. Deux Bf 110 sont revendiqués par la 7e Bie III/404 au-dessus de Stenay – sans aucun doute l'un d'entre eux est celui abattu par le sergent-chef Morel (voir plus bas).

Sur les 43 appareils apparemment tombés en combat aérien, il faut en retrancher à peu près la moitié dont la RAF peut revendiquer la paternité. Cela laisse 26 pertes directement imputables à la chasse française. Mais, dans le jeu du « qui est qui », les choses se compliquent.

Pour les deux Bf 109, l'affaire est assez simple. Seuls les GC I/2 et II/5 revendiquent un avion de ce type. On peut donc légitimement estimer que celui perdu par le III./JG 53 « dans le nord de la France » a été descendu par l'adjudant Streiff du GC I/2 dans la forêt de Warndt. De même, le Bf 109 perdu par le I./JG 2 dans les Ardennes est selon toute vraisemblance celui revendiqué par l'adjudant de Montgolfier (GC II/5) dans le nord du Luxembourg.

Le GC I/2 obtient deux autres victoires contre des Heinkel 111 en Meurthe-et-Moselle. Il s'agit incontestablement de deux appareils du II./KG 55 descendus dans le secteur de Nancy.

Le GC III/1 peut être tenu pour responsable de la destruction de quatre He 111 de la KG 27 (un de l'état-major du deuxième groupe, deux de la deuxième escadrille et un de la troisième), considérés par les Allemands comme perdus lors de l'attaque du terrain de Norrent-Fontes.

Cette superbe photo, telle qu'aime à en diffuser la propagande, montre l'*Oberfeldwebel* Werner Machold, de la 7./JG 2, en train de peindre sa 9ème victoire sur le gouvernail de son Bf 109E. La scène se passe sur l'un des terrains satellites de Cambrai, vers le 27 mai. (ECPA)

Previous page: top
The Potez 63.11 n° 318 of GAO 2/551 will be found by the Germans still in a shelter on Tournes-Betval airfield. The plane had been badly shot up during an air attack by He 111s in the afternoon of May 10.

Previous page: bottom
Oberleutnant Heinrich Schwelckhardt, C/O of 8./KG 76 at Corneilles-en-Vexin, shortly before the BoB.
He will receive the Ritterkreuz in February 1942 and the Oak Leaves in October and will be reported missing on January 9, 1943.

La chasse allemande est curieusement absente du ciel français en ce premier jour de guerre.

Il semble peu discutable que deux Do 17Z du II./KG 2 abattus au-dessus de Suippes, cinq du II./KG 3 et deux du III./KG 3 abattus au-dessus de Metz soient tombés sous les balles des Curtiss du GC I/5.

La KG 1 admet la perte de 8 Heinkel He 111 dans le secteur Amiens-Cambrai (un du premier groupe, un du deuxième et six du troisième). Incontestablement, la RAF et le GC III/2 ont pris une part prépondérante à ce massacre. Mais dans quelle proportion ?

Les trois Do 17Z de la KG 76 abattus « en France » peuvent-ils être attribués au GC II/2 ? Difficile à dire.

Trois He 111 du III./KG 55 sont détruits lors de l'attaque de Xaffévillers, terrain du GC II/4. Or, celui-ci ne revendique qu'une victoire sûre. Sous-estimation ?

Les victoires du GC III/6, revendiquées dans le Jura, et celles du GC II/7, en Haute-Saône et dans le territoire de Belfort, ont probablement été obtenues aux dépens de trois He 111 du I./KG 55, perdus dans la région de « Tavel », qui devrait être en fait une mauvaise transcription de Tavaux.

En outre, la Luftwaffe considère qu'un Henschel Hs 126 de la 3.(H)/14 et un Do 215B de la 2.(F)/ObdL ont été victimes de la chasse au-dessus de la France.

Pour des considérations purement matérielles, il n'est pas possible d'entrer ici dans le détail de tous les combats aériens qui ont émaillé cette première journée de la « *Blitzkrieg* ». Nous concentrerons nos récits sur deux groupes.

On notera avec intérêt que la chasse a principalement engagé les bombardiers, puisque seuls quatre chasseurs allemands ont été revendiqués en combat. La Luftwaffe ne dispose pas d'un nombre suffisant de chasseurs pour escorter toutes les expéditions de bombardement qui s'étalent en éventail d'Amsterdam à Dijon. La chasse allemande favorise, en effet, une tactique de concentration sur les points chauds du front, qu'elle mettra en pratique, avec l'efficacité que l'on sait, dans les jours suivants au-dessus de la Meuse. Pendant la bataille de France, le rôle d'escorte est principalement dévolu au Bf 110. Cependant, les Allemands aussi se demanderont où est passée la chasse française. En effet, Certains groupes de Bf 110 effectueront

Top of page:
On this «propaganda shot», Oberfeldwebel Werner Machold of 7./JG 2 can be seen painting himself his ninth «kill» marking on the rudder of his Bf 109E. The photograph was taken at Cambrai around May 27.

Des Junkers Ju 87B-1 de la 8./St.G. 51 sur un terrain avancé dans les Ardennes françaises ou belges. Les groupes de *Stuka* suivaient en général l'évolution des opérations terrestres à moins de cinquante kilomètres du front. On note que les deux appareils sont armés et prêts à intervenir. (ECPA)

Above:
Junkers Ju 87B-1s of 8./St.G.51 on an advanced airfield in the French or Belgian Ardennes. The Stukas were usually based no farther than 50 km from the front line. Both aircraft on the photograph have their full ordnance load and are apparently ready to carry out a new mission.

Below:
All that is left of Mureaux 115 n°42 of GAO 544 after the May 10 morning raid over Villers-lès-Guise.

Le résultat du passage des bombardiers allemands sur le terrain de Villers-lès-Guise. Les restes du Mureaux 115 n° 42 du GAO 544. (SHAA)

trois missions d'escorte dans la journée (dont la dernière à 17 heures) et noteront dans leur journal de marche : RAS ! C'est le cas, par exemple, du V.(Z)/LG 1 dans le secteur de Verdun-Sedan-Neufchâteau.

Il ne faut pas se gargariser des succès de la chasse française. Si dans l'absolu, ses 37 victoires représentent une somme d'efforts considérable, en valeur relative il s'agit d'une goutte d'eau sur un brasier eu égard au fait que la *Luftflotte* 3 a effectué plus de 3 000 sorties ce jour-là sur notre territoire national.

Dix victoires confirmées ponctuent ce premier jour de « vraie guerre » pour le GC I/5.

Accart, ayant entendu le combat à la radio, s'est dirigé sur les lieux et a accroché avec Perina un groupe de Do 17. Ils en isolent un qu'ils descendent à Minaucourt, au nord de Valmy.

« Toujours avec Perina, en véritable bolide, j'arrive sur les Dornier 17. Je choisis le quatrième qui est un peu détaché, sur la gauche, des trois autres. Une rafale longue qui porte, et pendant que je vire au réduit pour ne pas dépasser mon objectif et revenir le prendre trois quarts arrière à gauche, je vois Perina qui le tire également. Il a à peine dégagé que je suis à nouveau derrière le bimoteur allemand qui commence à perdre de l'altitude et manœuvre en se défendant par le feu sans parvenir à nous gêner. Pendant quelques minutes, Perina et moi allons continuer notre tir par passes successives à droite et à gauche sur ce malheureux qui se décide finalement à réduire ses moteurs et, après un virage en épingle à cheveux pour se mettre face au vent, se pose sur le ventre dans un champ au nord de Valmy » [6].

Il est vraisemblable que le Dornier appartienne à la 6./KG 2, dont l'un des appareils a été retrouvé abattu dans le canton de Ville-sur-Tourbe, localité située à trois kilomètres de Minaucourt. Deux membres de l'équipage ont été tués, les deux autres dont le pilote, l'*Unteroffizier* W. Birkner, faits prisonniers. À noter que le rapport dressé par les gendarmes français mentionne que le Dornier a été abattu par des *« chasseurs armés de canons »*. Toutefois, aucun Bloch 152 ne s'est manifesté dans le secteur à cette heure, pas plus que les Dewoitine 520, encore absents du front.

L'appareil abattu par Bouvard, Rey et Goupy est un autre Do 17Z de la 6./KG 2, piloté par l'*Unteroffizier* Wilhelm Heinrich, qui s'abat dans une forêt au nord de Rethel. Il n'y a pas de survivant.

À 17 heures, une nouvelle vague de Dornier se présente au-dessus de Suippes. Les patrouilles décollent en toute hâte et la DCA du terrain (159e Bie/402) abat un assaillant, qui s'écrase en bordure de la route de Reims.

La première patrouille, composée des capitaine Accart, sergent Perina et sergent-chef Vuillemain, s'en prend à un groupe de 21 Do 17 protégés par six Bf 110. Vuillemain attaque l'ailier droit et après plusieurs passes, tantôt par la gauche, tantôt par la droite, parvient à descendre le bombardier en bordure du camp de Suippes. Deux aviateurs ont sauté en parachute. Mais une balle allemande a provoqué une fuite d'huile et Vuillemain doit se poser d'urgence à Suippes.

L'arrivée du trio de Curtiss a provoqué l'éclatement de la formation allemande. Accart et Perina choisissent un isolé dont ils incendient les deux moteurs; un membre de l'équipage saute et le Dornier s'écrase au milieu du camp de Suippes. Poursuivant sur leur lancée, les deux

[6] *Chasseurs du ciel* – Cne Accart – Arthaud, Paris, 1941.

LE GC I/5 DANS LA TOURMENTE

Il est 04h45 sur le terrain de Suippes lorsque décolle la première patrouille d'alerte du GC I/5, composée du sergent-chef Morel et du sergent Muselli. Par suite d'ennuis d'inhalateur, ce dernier doit se retourner se poser. Grimpant vers 6 000 mètres, Morel aperçoit sous lui sept Messerschmitt Bf 110 qu'il décide d'attaquer bien qu'étant seul. Il fonce sur l'ailier de gauche et incendie l'un de ses moteurs. Morel le poursuit, bien qu'étant à son tour pris en chasse. Les obus pleuvent, coupant une partie des commandes de direction. Morel doit dégager en piquer pour regagner sa base, où son Curtiss n° 159 sera déclaré irréparable. Quant au Bf 110, il est allé se poser sur le ventre à Létanne, à deux kilomètres au nord-est de Beaumont-en-Argonne, le pilote étant fait prisonnier.

Dix minutes après Morel, le capitaine Accart et son ailier, le capitaine Perina, sont envoyés en couverture de la région de Suippes. Vers 6 500 mètres, à la verticale de Verdun, ils rencontrent cinq groupes de Bf 110 et de Do 17. La mêlée générale ne donne pas de résultat et les avions allemands s'échappent vers le nord.

Pendant ce temps, la patrouille de l'adjudant-chef Bouvard et sous-lieutenants Rey et Goupy, qui a pris l'air à 05h15, a accroché cinq Do 17 au-dessus de Mourmelon. Un bombardier est atteint par Bouvard et Rey et achevé par Goupy; il termine sa course sur le ventre près de Rethel. Mais, les mitrailleurs allemands ont visé juste. Rey a été blessé au visage par des éclats de plexiglas. Goupy, la jambe transpercée par une balle, a tout juste la force de se poser à Wez-Thuisy avant de s'évanouir. Il est hospitalisé à Reims.

Français touchent à mort un autre Dornier. Trois hommes évacuent, mais un parachute reste accroché à l'avion qui part en piqué et s'écrase sur le dos à Dun-sur-Meuse.

Mais le duo, insatiable, a encore des munitions :

« *Un coup d'œil vers les Me 110, qui à cinq cents mètres plus haut se rapprochent toujours, et nous attaquons l'ailier droit du peloton de queue. Il est plus coriace que le précédent, mais sous nos rafales répétées, son moteur droit est mis hors d'usage. Le Dornier descend alors progressivement, essayant de se maintenir en vol sur un moteur. Son mitrailleur tire sans succès chaque fois que nous l'approchons, car il est gêné par ses plans de dérive. Là-haut, je n'aperçois plus les Me 110, qui n'ont visiblement pas remarqué cette dernière phase du combat. Le Dornier change de tactique et pique vers le sol : est-ce pour s'enfuir en rase-mottes ? Je ne le crois pas, car il est sérieusement touché, mais Perina ne s'y fie pas, et tandis que j'accompagne sur le côté, ménageant mes munitions, il continue à le tirer plein arrière. Je suis furieux, car il risque de prendre une mauvaise rafale du mitrailleur qui tirera avec un cran remarquable jusqu'au moment où le Dornier touchera le sol. Train d'atterrissage rentré, le lourd appareil s'arrêtera, après un cheval de bois, dans une haie à deux kilomètres environ à l'ouest de Dun-sur-Meuse* ».

La seconde patrouille (sous-lieutenant Lefol, capitaine Malaval et sergent Preux) rentre avec une victoire, attribuée à Lefol au-dessus de Mourmelon, mais sans le Curtiss n° 26 de Preux, descendu en flammes. Le pilote, légèrement brûlé, a sauté en parachute.

La troisième patrouille (sous-lieutenant Warnier, sergent Bressieux et sous-lieutenant Scotte) endommage plusieurs Dornier. Warnier et Scotte en abattent un vers le camp de Suippes et Warnier, seul, en descend un autre à peu près au même endroit.

Le bombardement a fait des dégâts : une cinquantaine de morts parmi les habitants du village de Suippes, une trentaine dans le camp.

L'aérodrome a peu souffert (un mécano blessé, quelques trous), mais les transmissions par fil sont coupées.

Le GC I/8 remporte une victoire, mais déplore un tué. Le premier combat, qui se déroule vers 06h30 au-dessus de Nancy, met aux prises les sous-lieutenant Thollon et sergent-chef Liautard à un groupe de Heinkel He 111. Les deux Bloch 152 effectuent chacun cinq passes et revendiquent une victoire entre Château-Salins et St Avold. Comme des témoins oculaires rapportent la chute d'un Heinkel à Vahl-lès-Bénéstroff à cette heure précise, la victoire est homologuée.

À 13 heures, au cours de l'escorte du Potez 540 n° 183 de l'escadrille de Prises de Vues (futur IGN) piloté par le lieutenant Lesure, trois Bloch conduits par le capitaine Astier se heurtent à des Do 17, escortés pas des Bf 109. Le capitaine Astier est porté disparu. Les débris de sonBloch 152 n° 545 seront retrouvés deux jours plus tard à Chambley.

Le Junkers Ju 88A-1 abattu par le sergent Kléber Doublet du GC III/1 et posé sur le ventre à Gondecourt – la toute première victoire d'un Morane 406 sur ce type d'appareil.
Le lieu de chute se situant à quelques kilomètres de la frontière belge et en zone anglaise, des gendarmes belges et quelquelques « Tommies » sont venus inspecter l'épave.
L'appareil pourrait appartenir au III./LG 1 qui a perdu un appareil dans le secteur d'Arras.

Above:
The Ju 88A-1 (probably of III./LG 1) shot down by Sgt K Doublet of GC III/1 at Gondecourt.

Below:
Standing (on the right) in front of the Morane 406 n° 671 of GC III/6 5th escadrille, Sgt Roger Hardouin. winter 39/40.

Il se produit une formidable explosion, tout se disloque, un souffle chaud remonte de sous le tableau de bord.

ABATTU PAR UNE BOMBE

Le GC III/6, alors basé à Chissey, a envoyé plusieurs patrouilles dès l'aube. Les trois premières ont engagé le combat contre des bombardiers allemands. Seule la patrouille composée de sous-lieutenant Steunou et du sergent-chef Boymond a obtenu un résultat : un Dornier 17 abattu près de Port-Lesney.

Vers 15 heures, trois Morane décollent sur alerte. Il s'agit des lieutenant de Rouffignac, adjudant Goujon et sergent Hardouin. Ils aperçoivent une dizaine de Heinkel à 1 000 mètres sous eux et les attaquent aussitôt. Cependant, les armes de Rouffignac s'enrayent et Hardouin doit dégager à cause d'un mauvais contact du rhéostat de son collimateur. Seul Goujon se place en position de tir. Roger Hardouin rappporte la suite [7].

« *Goujon tire et presque aussitôt il est touché à son tour ! Je le vois décrire des orbites avec un grand panache de fumée qui le suit... Je suis en bonne position, le point du collimateur un peu devant le nez du Heinkel . Je tire et je dégage : il est atteint et vire à droite dans un demi-renversement, une traînée de fumée le suit. Il est touché à mort...* ».

Goujon saute en parachute et atterrit dans la forêt de Citeaux. Mais, là-haut, la bagarre continue. Hardouin s'en prend à un second Heinkel, mais il est touché à son tour et son essence coule le long du fuselage. Peu lui importe, il se replace une nouvelle fois derrière le Heinkel et légèrement en dessous :

« *Et en même temps, il se produit une explosion formidable ! Il me semble que tout se disloque et s'arrête, un souffle chaud remonte de sous le tableau de bord, je suis suffoqué et aveuglé. Instinctivement, je donne un coup de pied et un coup de manche pour ne pas encadrer le Heinkel et je lâche tout. J'arrache le masque et les lunettes, je largue les ceintures et cherche à sortir, la tête en avant. Mais rien à faire, le vent me plaque en arrière, je réussis cependant à rentrer dans*

À droite, devant le Morane 406 n° 671 de la 5ème escadrille du GC III/6, le sergent Roger Hardouin pendant l'hiver 39/40. (Archives A-J.)

[7] *Carnets de Patrouille* – R.Tessier – Éd. Baudinière, Paris 1942.

Hit by flak over Luxemburg, the Battle K9390 of N°150 Squadron crashed in the outskirts of Charleroi, in Belgium. Sgt R.A.de C.White and his crew were only slightly injured and were back to their squadron within three days.

LES UNITÉS DE CHASSE DE LA RAF EN FRANCE

Advanced Air Striking Force			
67 *Wing*			
N° 1 *Squadron*	Hurricane	Vassincourt	S/L P.J.H. Halahan
N° 73 *Squadron*	Hurricane	Rouvres	S/L J.W.C. Moore
N° 501 *Squadron*	Hurricane	Tangmere Béthéniville	S/L A.V. Clube
Air Component			
60 *Wing*			
N° 85 *Squadron*	Hurricane	Lille-Séclin	S/L J.O.W. Oliver
N° 87 *Squadron*	Hurricane	Lille-Séclin Sénon	S/L J.S. Dewar
61 *Wing*			
N° 607 *Squadron*	Hurricane	Vitry-en-Art.	S/L L.E. Smith
N° 615 *Squadron*	Gladiator Hurricane	Abbeville Le Touquet	S/L J.R. Kayll
63 *Wing*			
N° 3 *Squadron*	Hurricane	Kenley Merville	S/L P. Gifford
N° 79 *Squadron*	Hurricane	Biggin Hill Merville	S/L R.V. Alexander

la cabine et à tirer la poignée de l'extincteur. La fumée diminue un peu et j'aperçois le sol qui monte à la verticale; le badin indique plus de 400 km/h et l'altimètre 5 000 mètres. Je tire sur le manche jusqu'à ce que je ne puisse plus tenir dans la fournaise et je saute sans rien voir, les pieds en avant ».

Il semble que le Morane du sergent Hardouin a été atteint par une bombe larguée du Heinkel. Dans sa descente en parachute, il voit les avions allemands bombarder Dijon. Son odyssée n'est toutefois pas terminée, puisqu'il est accueilli par des villageois déchaînés qui le molestent avant qu'il soit « délivré » par les gendarmes. Une châtelaine de la région lui offre gîte et couvert et, pour la nuit, lui prête... une chemise en dentelles !

LA RAF DANS LA BAGARRE

Lorsque la guerre est déclarée, en septembre 1939, la RAF dépêche en France deux contingents distincts : l'*Advanced Air Striking Force* et l'*Air Component*. Le premier constitue une véritable petite force aérienne tactique autonome et le second est directement rattaché aux *British Expedionary Forces* dont il doit assurer la protection aérienne. Leur composition va évoluer tout au long de la « Drôle de Guerre », notamment l'AASF, qui ne dispose pas d'unités de chasse, reçoit deux *Squadrons* de Hurricane. La RAF a prévu d'envoyer de nouvelles unités sur le continent en cas d'attaque de l'Allemagne. Ainsi, dans l'après-midi du 10, deux *Squadrons* de Hurricane, les N° 3 et 79, se posent à Merville et le N° 501 à Béthéniville, ce dernier pour renforcer l'AASF.

Pour le sergent Hardouin, ce ne fut pourtant pas la guerre en... dentelles !

Comme on l'a vu dans les chapitres précédents, les Battle et les Blenheim ont été engagés au-dessus du Bénélux. En France, ce sont essentiellement les chasseurs qui vont en découdre avec l'ennemi. Au cours de nombreux engagements avec la Luftwaffe, la RAF en France revendique 60 victoires sûres et 16 probables pour la seule journée du 10 mai. Dans son étude [8], Brian Cull estime que ces chiffres doivent être pratiquement divisés par deux. Les pertes s'élèvent à 15 appareils abattus ou hors service et seulement trois pilotes blessés. Mais, il est vrai que, comme les Français, les Britanniques se sont surtout heurtés à des bombardiers sans escorte de chasse.

La première victoire confirmée est à mettre à l'actif de deux pilotes du N° 85 *Squadron*, les *Flight Lieutenant* J.R.M. Boothby et *Flying Officer* K.H. Blair, qui abattent un Ju 88 de la 8./LG 1 à Mons.

Le *Flying Officer* Edgar Kain, dit « Cobber », premier as de la RAF, « chouchou » de la presse pendant la « Drôle de Guerre », est engagé dès l'aube. Il décolle de Rouvres avec son équipier, le *Flying Officer* H. Paul, à 05h25 et patrouille au-dessus du terrain de son escadrille, le N° 73 *Squadron*. Vers 5 400 mètres, les deux pilotes rencontrent une formation de Do 17 de la 4./KG 2. Tandis que Paul touche à mort l'un des appareils, dont il voit un membre d'équipage sauter en parachute, « Cobber » se dirige vers Metz où il aperçoit neuf Do 17Z de la 9./KG 3. Il en attaque un, qu'il voit prendre feu. Il accompagne sa descente jusqu'à ce que le bombardier s'écrase à l'est de Metz. Selon Brian Cull il s'agirait de l'appareil de l'*Oberleutnant* Gottfried Hagen [9]. C'est la sixième victoire du premier as de la RAF au cours de la Seconde Guerre mondiale; « Cobber » Kain devait malheureusement être tué dans un stupide accident un mois plus tard. De futurs grands as de la RAF, il n'en manque pas dans le ciel de France au cours de cette première journée de l'offensive allemande à l'Ouest. C'est le cas, par exemple, de Frank R. Carey, alors *Pilot Officer* au N° 3 *Squadron*.

Son unité s'est posée à Merville en début d'après-midi pour renforcer l'*Air Component*. Vers 19h30, Frank Carey décolle en compagnie de son chef de section, le *Flight Lieutenant* M.M. Carter :

« Blue Section *aperçut des avions ennemis en quatre groupes de cinq à sept appareils et se lança immédiatement à leur poursuite. Les avions ennemis furent tirés par la DCA et étaient en train de larguer leurs bombes au moment où ils furent aperçus. Nous avons été rejoints par au moins quatre autres Hurricane d'une unité inconnue. Nous avons attaqué individuellement et en général un avion différent à chaque passe. Un appareil a été vu en train de s'écraser quelques minutes après avoir été attaqué par nos avions et au moins cinq autres furent sévèrement endommagés et perdaient petit à petit de l'altitude en se retirant plein est.* Blue Section *est rentrée à la base individuellement* ».

[8] *Twelve Days in May* – B.Cull – Grub Street, Londres, 1995.

[9] Brian Cull, dans son livre déjà cité, manifeste une nette tendance à approprier toutes les pertes allemandes à la RAF du moins que le lieu du combat coïncide. Comme aucune étude comparative n'a jamais été menée en France, il applique ainsi le bon vieux principe du « premier arrivé, premier servi » ! Or, les listes de pertes de la Luftwaffe ne mentionnent aucun horaire et tous les journaux de marche des escadres de bombardement ne sont pas disponibles. Comme la RAF en France s'est manifestée par un taux de surestimation proprement hallucinant par rapport à celui de l'armée de l'Air, il convient d'être très circonspect et de n'accorder qu'un crédit limité à ces rapprochements, dont beaucoup semblent abusifs.

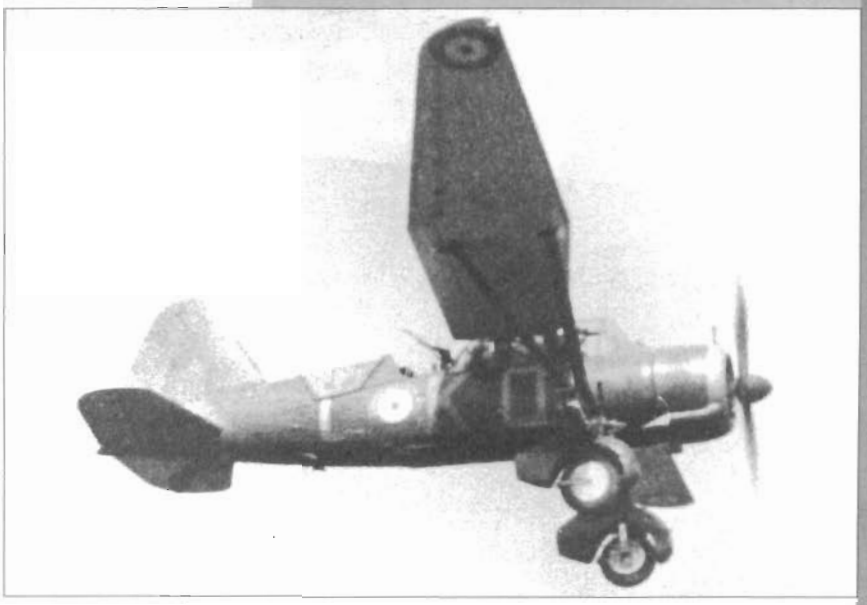
Touché par la *flak*, sur la route entre Luxembourg et Grevenmacher, le Battle K9390 du N° 150 *Squadron* a terminé sa course dans un jardin aux abords de Charleroi. L'équipage du *Sergeant* R.A. de C. White en est quitte pour quelques contusions; il regagnera son unité trois jours plus tard. (Collection M. Terlinden)

Carey revendique deux Heinkel abattus et deux autres endommagés, ainsi qu'une troisième victoire confirmée en collaboration avec son chef de section et le *Flying Officer* A.R. Ball. Il est possible qu'au moins une de ses victimes soit un Heinkel He 111P du III./KG 54.

Pour la petite histoire, Frank Carey sera abattu et blessé en combat le 14 mai et porté disparu, ce qui lui vaudra la DFC et une barre « à titre posthume » ! Il n'en terminera pas moins la guerre avec 28 victoires, dont trois en participation.

Peter Prosser Hanks, qui, plus tard, promènera son avion arborant ses célèbres initiales « PPH » sous différents horizons, est alors *Flight Lieutenant* au sein du N° 1 *Squadron*. Comptant déjà deux victoires revendiquées pendant la « Drôle de Guerre », il va en ajouter cinq nouvelles avant de se faire descendre par un Bf 110 le 15 mai.

Le 10 mai, en compagnie du *Pilot Officer* R.G. Lewis, il revendique un Do 17, probablement celui du *Feldwebel* Helmut Hoffmann du III./KG 3. « PPH » terminera la guerre avec le grade de *Group Captain* et 13 victoires confirmées à son palmarès.



Le Lysander Mk.II L818 (KO-L) du N° 2 *Squadron* s'arrache de la piste de Lille, le 10 mai 1940, avec à bord le *Pilot Officer* Shearman et le *Sergeant* K.S. Spurr. (Collection A. Thomas)

Above:
The Lysander Mk.II L818 (KO-L) of N°2 Squadron takes off from Lille on May 10, with P/O Shearman and Sgt K.S.Spurr aboard.

Bottom:
Hauptmann Günther Lutzow's Bf 109E at Montécouvez, late May 1940. The then I./JG 3 C/O had already bagged six «kills» at that time as shown by the bars on the rudder of his plane.

Perdus dans la brume, des Heinkel bombardent... Fribourg-en-Brisgau !

OBJECTIF... FRIBOURG !

Un incident tragique émaille cette première journée de guerre à l'Ouest. Entre 14h30 et 14h41, 20 He 111 du III./KG 51 décollent depuis les terrains de Bad Wörishofen et Landsberg. Ce groupe, qui est le plus méridional de toute la Luftwaffe, s'est vu assigner l'aérodrome de Dijon-Longvic comme objectif principal et celui de Dôle-Tavaux comme objectif secondaire. Les pelotons s'assemblent à la verticale de Memmingen vers 1 500 mètres d'altitude, avant de grimper jusqu'à 6 000 mètres. En route, le dispositif rencontre des nuages orageux au-dessus des Vosges. Il s'enfonce dans une épaisse couche qui masque toute visibilité. Tandis que le gros de la formation réussit à atteindre Dijon, où il se heurte à des Morane 406, un peloton conduit par le jeune et inexpérimenté *Leutnant* Paul Seidel s'égare au-dessus de la forêt Noire. Devenu nerveux dans cette purée de pois, celui-ci s'entête à vouloir mener sa mission jusqu'au bout. Il émerge au-dessus d'une ville qu'il prend pour Dijon et bombarde l'aérodrome. Pour ajouter à la confusion, le journal de marche de la KG 51 indique que la formation de Seidel a en fait attaqué la base de Dôle-Tavaux.

En vérité, il ne s'agit nullement de Dijon ni de Dôle, mais de Fribourg-en-Brisgau ! Le bombardement cause la mort de 57 civils. La propagande du Reich s'empare aussitôt de l'incident pour dénoncer le « terrorisme » des Alliés. Seidel sera blanchi par la commission d'enquête et autorisé à revoler; ce ne sera que pour être abattu et tué au-dessus de l'Angleterre le 12 août 1940.

De son côté, l'*Oberleutnant* Schifferings, qui s'est trouvé isolé du gros de la formation du III./KG 51, s'égare au retour au-dessus du territoire suisse, sans doute pour « couper le fromage » et rejoindre sa base au plus vite. À 17h05, il est repéré par le service de guet suisse, entre Soleure et Burgdorf. Il est rejoint entre Zürich et St-Gall par les Bf 109E de la Cie.Av.21, pilotés par le capitaine Walo Hörning et le lieutenant Albert Ahl. Après les tirs de semonce réglementaires et comme le Heinkel n'a pas obtempéré, les deux Suisses passent à l'offensive. Le Heinkel est criblé de balles, un des membres de l'équipage grièvement blessé, mais il parvient à s'échapper et à se poser à Friedrichshafen. Schifferings expliquera qu'il a été attaqué par deux Bf 109 « amis ».

BILAN

Ainsi s'achève cette première journée de la « vraie guerre » au-dessus de l'Europe Occidentale. Ayant eu l'initiative, la Luftwaffe a tenté d'obtenir la supériorité aérienne en frappant un « grand coup » contre les aviations alliées, dont beaucoup furent surprises au sol. Cependant, même si l'armée de l'Air et la RAF ont perdu un certain nombre avions, leur potentiel est à peine écorné.

Les bombardiers ayant échoué dans leur tentative, le relais sera pris dès le lendemain par la chasse allemande, qui manifestera une présence plus musclée au-dessus des points chauds du front. Cependant, il est indéniable que la Luftwaffe, en particulier les Junkers Ju 87, a contribué aux succès initiaux de la Wehrmacht. Le nombre d'avions perdus par la Luftwaffe le 10 mai constitue encore une querelle d'experts, mais selon les archives les plus fiables, elle se situent à 153 avions, non compris les Ju 52/3m.

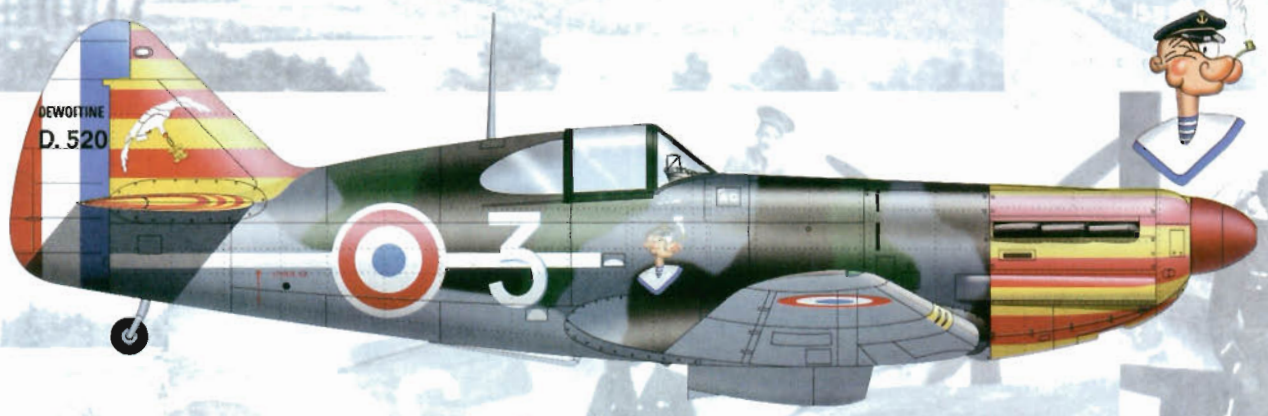
De son côté, la chasse allemande a revendiqué 64 victoires aériennes.

Enfin, pour être complets – enfin, pour autant que nous puissions l'être en si peu de place – signalons que la guerre continue en Norvège. Sur ce front, le 10 mai, cinq Hudson des N° 220 et 233 *Squadrons* engagent le combat contre des Dornier Do 18. Un hydravion de la 1./Kü.Fl.Gr. 406 s'abîme en mer au large d'Egersund.

Le Messerschmitt Bf 109E-3 du *Kommandeur* du I./JG 3, le *Hauptmann* Günther Lützow, à Montécouvez, fin mai 1940. Le gouvernail est déjà décoré de six barres noires. (ECPA)

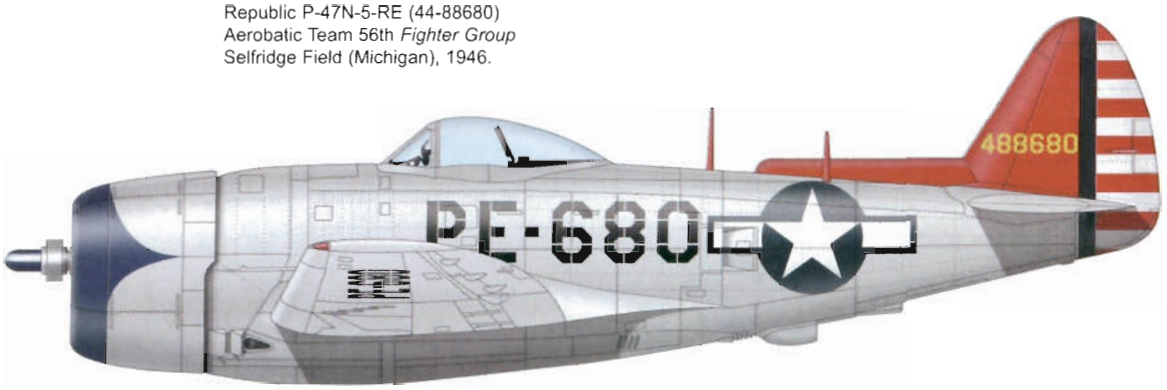
Pour vous le procurer, voyez en page 70.

"La" référence



- + 750 pilotes français et étrangers, ayant remporté au moins une victoire homologuée avec l'armée de l'Air, l'aéronautique Navale ou la RAF, entre le 3 septembre 1939 et le 8 mai 1945.
- des biographies détaillées de plus de 50 pilotes.
- + 300 photos, pour la plupart inédites, avec des légendes "musclées".
- 75 profils en couleur.
- 180 pages, grand format (24 x 32), dont 16 en couleur.

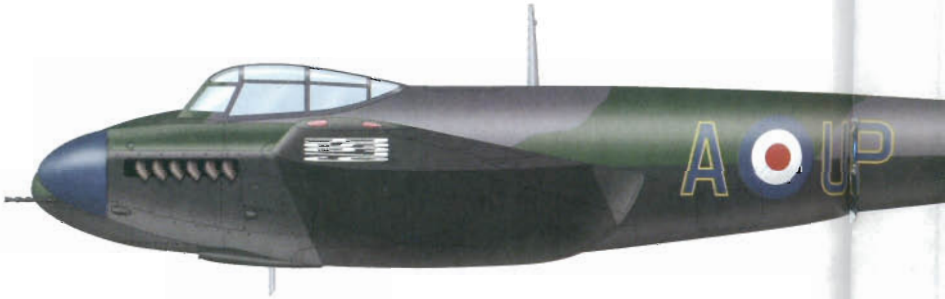
Republic P-47N-5-RE (44-88680)
Aerobatic Team 56th *Fighter Group*
Selfridge Field (Michigan), 1946.



L'avion n'était pas armé.

La couleur de la casserole est donnée sous toutes réserves.

Supermarine Spitfire Mk. 21 (LA328)
N° 600 *Squadron*
Biggin Hill, juillet 1946.



de Havilland Mosquito Mk. VI (RS679)
N° 4 *Squadron*
Celle (Allemagne), août 1949.

Messerschmitt Bf 109G-6 (MT-512)
HLeLv 31
Utti, 1947.

SNCAC NC.900 n° 23
GC III/5 *Normandie-Niémen*
Toussus-le-Noble, 1946.

Nakajima Ki.43-IIIa (c/n 7690)
GC I/7 *Provence*
Phnom Penh (Cambodge), décembre 1945.

The war is over

La guerre est finie

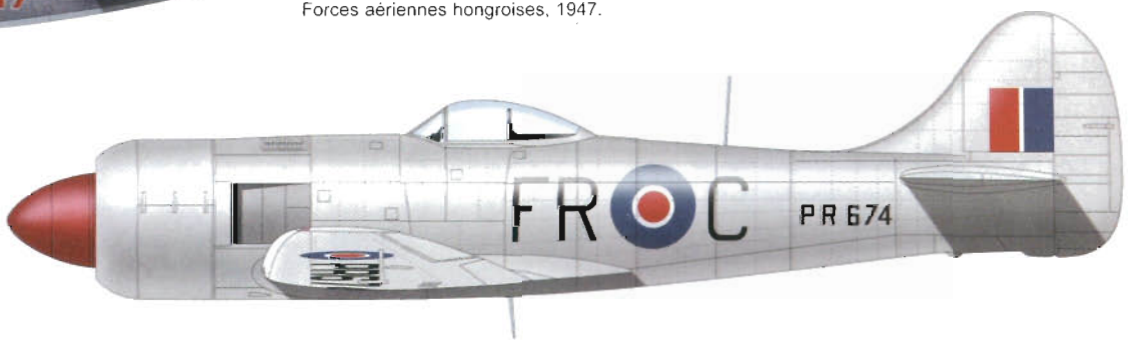
Fiat CR.42 (MM 5608)
École de la 1ère région militaire
Milan, 1947.

Corsair Mk. IV (Goodyear FG-1A) KD345
N° 1850 *Squadron*
HMS Vengeance, décembre 1945.

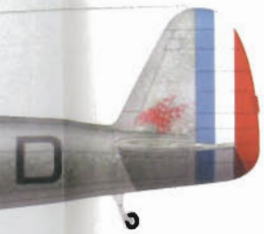
Grumann F8F-1 (BuAer 95228)
Escadrille VF-11
Porte-avions *Tarawa*, janvier 1947.

IAR 80 n° 33
Flotila 2 vânâtoare
Popesti-Leordeni, juillet 1945.

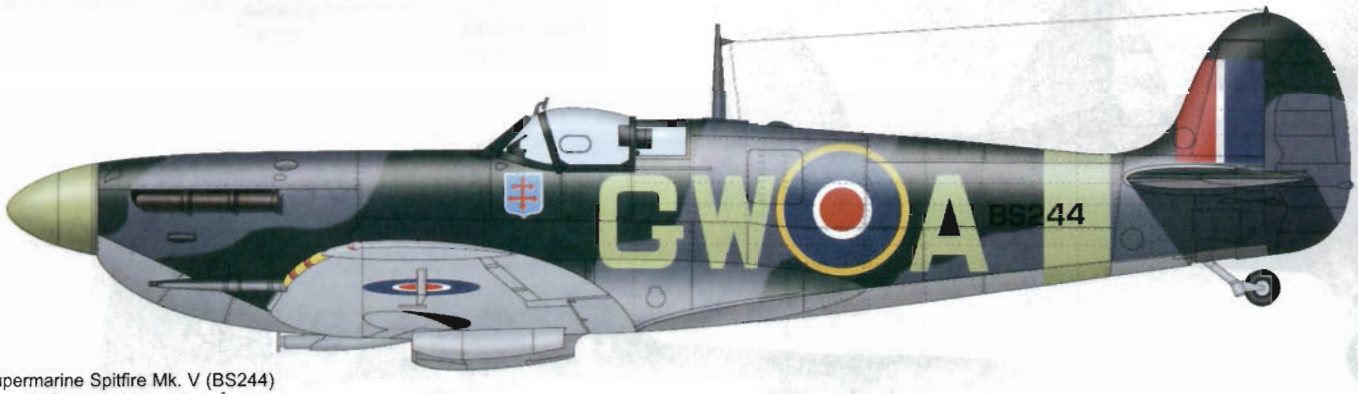
Yakovlev Yak-9P (n° 05-39)
Forces aériennes hongroises, 1947.



Hawker Tempest Mk. II PR674
135 *Wing*
Wing Commander Frank R. Carey
Faßberg (Allemagne), 1947.



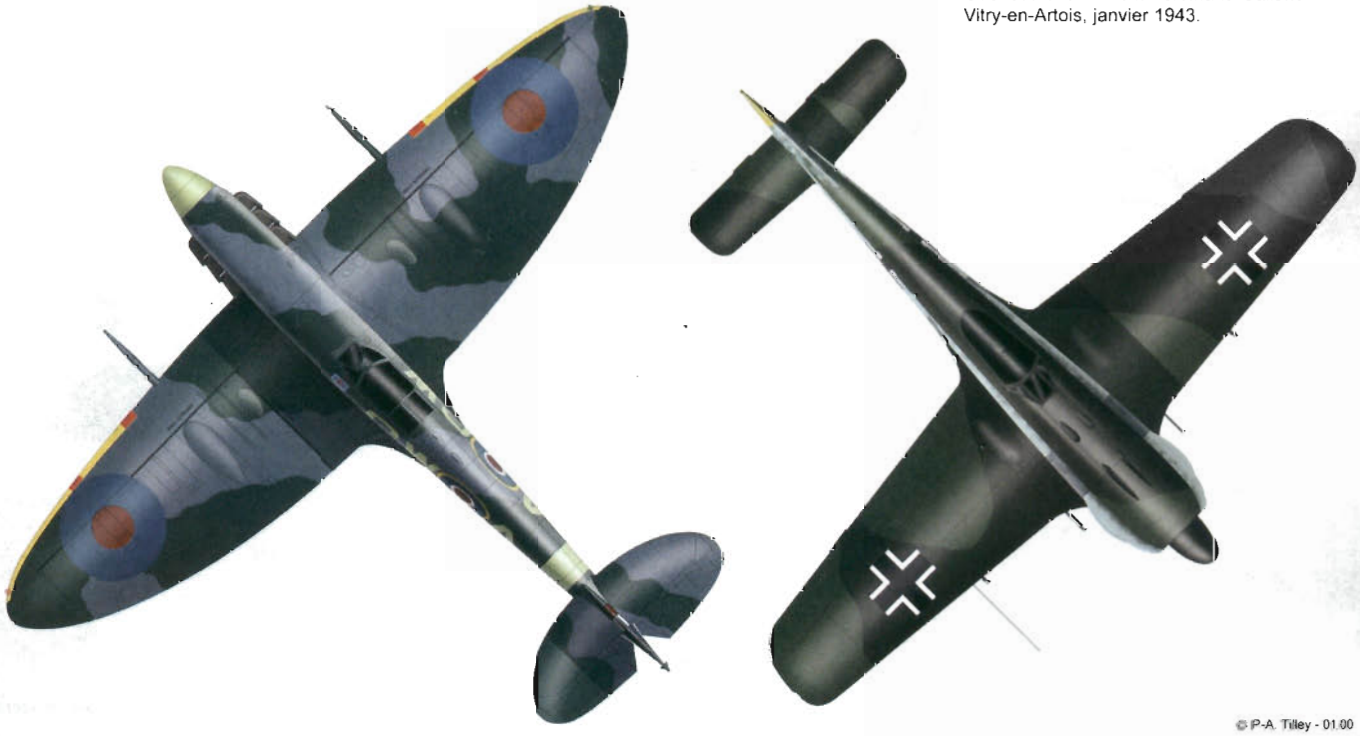
© P.-A. Tilley - 01.00



Supermarine Spitfire Mk. V (BS244)
N° 340 (*French*) *Squadron* « *Île-de-France* »
Capitaine Jacques Henri Schloesing
Biggin-Hill, 13 février 1943.

Focke-Wulf Fw 190A-5 (Wk.Nr. 1192)
Kommandeur II./JG 26
Hauptmann Wilhelm-Ferdinand Galland
Vitry-en-Artois, février 1943.

Focke-Wulf Fw 190A-5 (Wk.Nr. 508)
Kapitän 5./JG 26
Oberleutnant Wilhlem-Ferdinand Galland
Vitry-en-Artois, janvier 1943.



© P-A. Tilley - 01.00

Les as de l'aviation
Reported missing

Bertrand Hugot

Dans le numéro 9 d'Aéro-Journal, nous avons fait un rappel historique du N° 340 *Squadron* « *Île-de-France* ». Aujourd'hui, nous relatons le combat du 13 février 1943, où Jacques Henri Schloesing est porté manquant après un combat dans le secteur d'Hardelot.

Après un jour de pause, la RAF prépare trois *Rodeo* et un *Circus* sur la côte ouest du Pas-de-Calais. Ce dernier *Circus*, le 262, prévoit l'attaque du port de Boulogne-sur-Mer par 12 Boston du 2 *Group* accompagnés par de nombreux Spits chargés de rencontrer les Allemands. Les Spitfire arrivent sur Boulogne dix minutes après que les Boston soient repartis vers l'Angleterre. Malheureusement pour eux, les radars du *Jafü* 2 ont repéré cette concentration d'avions juste à leur départ des côtes anglaises.

Parmi les *Squadrons* de Spit, il y a le N° 340 « *Île-de-France* », escadron français des FAFL basé sur le prestigieux terrain britannique de Biggin-Hill et commandé par le capitaine Jacques Henri Schloesing. Neuf Spit Mk IX l'accompagnent. Il est dix heures du matin. Les avions ont décollé à 9h15 en compagnie du N° 611 *Squadron*. Le contrôle aérien est assuré par Appledore. Ils traversent la Manche au niveau zéro et franchissent la côte française en montant à 18 000 pieds au sud du Touquet. François Roos, pour qui il s'agit de l'une de ses premières missions se souvient :

« *Je fais comme si j'ai des œillères et fixe mon regard sur les bouts de pales de mon hélice que je m'efforce de maintenir juste sous la roulette de queue de l'avion qui me précède. Après le rase-mottes c'est le rase-flotte, puis on commence à monter et la formation se sépare* ».

Ils tournent plein sud vers la région de Doullens qu'ils atteignent au niveau 290. Les contrôleurs leur signalent qu'il y a des avions plus au nord et 8 000 pieds plus bas. Bien qu'ils aient de la vitesse, les Allemands ne sont pas aperçus. Un incident de transmission les coupe de Appledore quand ils sont au sud d'Hardelot.

Soudain trois formations de Focke-Wulf 190 sont aperçues en arrière et à droite dans le soleil. Les Spit virent en montant afin d'avoir une position plus favorable pour le combat qui se prépare tandis que les Fw font de même. Parmi les Fw 190A, il y a le « 4 blanc », Wk.Nr 0653, d'Adolf Glunz en route pour sa 137ème mission. Le lieutenant E. Reilhac (« *Yellow 1* ») engage d'abord un Focke-Wulf en piqué et lui décoche une rafale qui touche l'avion et le force à atterrir sur un terrain au nord du Touquet. Reilhac n'a pas le temps de l'observer qu'un autre Fw lui tombe dessus, l'obligeant à retourner vers l'Angleterre au ras des flots.

De son côté le lieutenant Olivier Massart (« *Yellow 2* ») choisit le dernier des quatre Allemands devant lui et envoie une rafale entre 300 et 400 yards. L'Allemand passe sur le dos et se parachute. Tout comme « *Yellow 1* », un Allemand venu par l'arrière le force à quitter les lieux et à repartir vers sa base. Le sergent-chef Hubidos, « *Yellow 3* », se retrouve séparé. Il aperçoit 3 Fw 190. Il plonge sur eux par surprise, mais se fait coiffer par une attaque venue de l'arrière. Les Focke-Wulf du second *Gruppe*, en embuscade bien haut dans le ciel, lui tombent dessus. Le moteur est touché et il quitte les lieux en montant. La verrière est recouverte d'huile et il repart vers l'Angleterre, se posant en urgence à West Malling. Le capitaine Fournier, « *Blue 1* », engage aussi un autre avion, le touche mais sans effet direct. Enfin le lieutenant François Roos, « *Red 2* », ailier de Schloesing raconte :

« *Les Focke Wulf nous tombent dessus, mon chef dégage à droite, trop mollement à mon avis, moi à fond à gauche en montant et à pleins gaz. Je me retrouve au-dessus des Allemands et fonce sur le dernier de la formation et lui lâche une rafale à faible distance, mais à un trop grand angle de*

Jacques Henri Schloesing, commandant de l'« *Île-de-France* », de décembre 1942 au 13 février 1943. (SHAA)

Le Fw 190A-5 du *Hauptmann* Wilhelm-Ferdinand Galland, *Kommandeur* du II./JG 26 à Vitry-en-Artois, début 1943. (ECPA)

Le 31 octobre 1942 vers midi, au cours d'une mission *Rhubarb* dans le secteur de Dunkerque-Gravelines, le capitaine Francis Chauvin est touché par la *flak*. Son Spit Mk. IX BS243 se crashe près de Marquise. Fait prisonnier, Chauvin s'évadera deux fois et recouvrera la liberté en février 1945. (Bundesarchiv-Coblence)

présentation et regrimpe en vitesse, les autres arrivant sur moi. Assez loin je vois l'autre Spit en légère descente, dégageant une fumée bleue et toujours entouré de sa meute. Je ne peux plus rien pour lui ».

Schloesing, à bord du BS244, doit se parachuter. Ce dernier racontera la suite pendant sa convalescence :

« *Nous sommes surpris par une classique attaque arrière. Touché, j'engage alors une course contre la mort avec une cabine en feu et une verrière qui ne s'ouvre pas. Les flammes me brûlent le visage autour du masque à oxygène et du casque ainsi que les mains. Enfin à 6 000 mètres je me parachute* ».

De son côté Roos repart vers l'Angleterre, il raconte :

« *Je vais de plus en plus vite; mon badin est bloqué. L'avion commence à vibrer puis est agité par de grands tremblements. Je réduis, arrive au raz de la mer et quelques instants plus tard franchis les falaises anglaises. J'ai dû battre le record de traversée de la Manche. Impossible de regagner la base car l'aiguille de la jauge flirte dangereusement avec le zéro. Il faut que je me pose au plus vite. Je vois un terrain en herbe, m'y précipite et m'aperçois, juste avant de toucher les roues, que c'est un faux terrain. En remettant les gaz mon Merlin s'arrête, je suis donc obligé de m'y poser, mais sur le ventre près d'une batterie antiaérienne. Les artilleurs me reçoivent cordialement. Le lendemain on vient me chercher avec l'avion de liaison. Un nouveau commandant est déjà en place* ».

François Roos pose son Spit BS247, immatriculé GW-S, sur un terrain de diversion au sud de Chatham, tandis que J.H Schloesing tombe à Vron (nord-est de Rue, département de la Somme) et il fait tout pour ne pas être repris et continuer la lutte. Cette zone est largement contrôlée par les Allemands (le terrain de Liegescourt n'est pas bien loin) et le fermier qui le rencontre ne peut que lui passer un bleu de travail et une bouteille d'eau. Il se change dans un bois voisin, enterre ses vêtements de vol et part à travers les champs, guidé par sa minuscule boussole, en ne gardant avec lui que ses deux plaques d'identité de la RAF. Il part plein est et arrive enfin au petit village de Boufflers (15 km de Vron), où il s'effondre dans une grange. Aidé par l'abbé Papillon et une infirmière, Madame Tellier, il est soigné. Après mille souffrances, il rejoint l'Angleterre, via l'Espagne et Gibraltar. Atrocement brûlé il reprend les vols en mai 1944 au sein du N° 341 *Squadron* « *Alsace* ».

Le combat revient au *Gruppenkommandeur* du II./JG 26, le *Hauptmann* Wilhelm-Ferdinand Galland (frère de l'autre); pour sa 28ème victoire, il abat le patron de l'*Île-de-France*. Les 4. et 5. *Staffeln* avaient décollé d'Abbeville et la 6. *Staffel*, récemment reéquipé en Fw 190 à la place des Me 109G, de Vitry. Glunz se posera à Drucat 55 minutes plus tard; il n'a pas obtenu de victoire et son « *Flugbuch* » indiquera « *Rencontre avec des Spit près de Boulogne* ».

Le second *Gruppe* était accompagné par un détachement du III./JG 2 Deux Focke-Wulf se poseront en urgence. À Liegescourt, le Fw 190A-4 Wk.Nr. 2431 de l'*Unteroffizier* Erich Kleffner (5./JG26) atterrit sur le ventre – pilote blessé et avion détruit à 70%. Le Fw 190A-4 Wk.Nr. 679 du III./JG 2 fait un atterrissage forcé à St Omer-Arques. Ces avions auront sans doute été victimes des pilotes du N° 340. Le lieutenant Emile Olivier Massart sera crédité d'une victoire confirmée, obtenue lors de sa 62ème mission offensive. Il sera cité à l'ordre de l'armée de l'Air et décoré de la Croix de guerre avec palmes en bronze.

Un autre combat aura lieu juste après midi et à la fin de la journée les Allemands revendiquant 8 Spitfire sans perte dans le secteur de Boulogne - Le Touquet, tandis que le *Fighter Command* reconnaît la perte de six Spit et un autre endommagé pour 3 Fw abattus et 5 touchés. Deux Spit sont revendiqués par la II./JG 26, un au nord-ouest de Rue et un autre au sud-ouest du Touquet.

Après huit opérations et plus d'un an d'inactivité, Schloesing reprend les vols, et le 26 août 1944, il se fait descendre au-dessus de la forêt de Bray; il eut le temps de dire à son ailier, le sergent Le Goff : « *Climb like hell* » avant de tomber victime du *Gruppenkommandeur* du, encore, II./JG 26, le *Hauptmann* Emil Lang. Pour sa 173ème victoire, il venait de descendre J.H. Schloesing qui s'écrasa à Beauvoir-en-Lyons (Seine Maritime). Il n'avait pas 24 ans.

Wilhelm-Ferdinand Galland est entouré par les pilotes de son groupe, probablement après la cérémonie de remise de la *Ritterkreuz*, le 18 mai 1943 à Vitry-en-Artois. W-F. Galland, frère d'Adolf, sera abattu et tué le 17 août 1943 au terme d'un combat contre des P-47 près de Liège. (Collection J-L. Roba)

Remerciements et Sources

Bernard Dupérier (†), Francois Roos, Claude Archambault, Donald Caldwell, J.F .Oller, Tony Wood.

- JG26 War Diary vol. 2, Grub street 1998.
- RAF Fighter Command Losses, vol 2, MCP 1998.
- SHAA carton G8008.

Cet article est extrait d'un ouvrage en préparation sur l'histoire du terrain de Vitry-en-Artois (Pas-de-Calais). L'auteur recherche des informations, documents, photos sur le II./JG2 été 43, KG2/KG51 (43-44), les Typhoon du *Wing* 121 en 1944 (Sqdn 174,175, 184, & 245) et le 391st BG (572, 572, 574 & 575th BS) sur B26/A26 en 1945. Contacter la rédaction. Merci.

Black mic-mac

Les Suédois au Congo

Lennart Berns

La République du Congo est née aux forceps dans la douleur. Aussitôt après la proclamation de l'indépendance, la province du Katanga faisait sécession. La sédition allait être violemment réprimée par les « casques bleus » et, en particulier, par un détachement de SAAB J29 venus de Suède. Il est à noter que ce pays n'était plus officiellement entré dans un conflit depuis... Bernadotte, en 1814 !

Après une longue période de colonisation, la République du Congo fut officiellement fondée le 30 juin 1960. Cependant, à l'inverse de la plupart des nouvelles nations africaines, le Congo n'avait pas été préparé à assumer son indépendance et beaucoup de postes clefs étaient encore tenus par des Belges au début du mois de juin. De ce fait, lorsque le « grand jour » arriva, les Congolais furent incapables d'administrer leur pays d'une manière efficace.

Une guerre tribale, qui allait durer plusieurs années, éclata quarante-huit heures après la déclaration d'indépendance. L'armée nationale congolaise, mal armée et mal entraînée, perdit rapidement pied. La situation fut aggravée par le départ des officiers européens, remplacés par des Congolais sans expérience ni qualification, qui s'avérèrent incapables de maintenir la discipline, qui, comme on le sait, est la force des armées. Les événements ne tardèrent pas à tourner au tragique et de nombreux Européens qui vivaient et travaillaient au Congo furent tués ou blessés dans le désordre ambiant. Dans l'espoir de rétablir l'ordre, les Belges envoyèrent des troupes au Congo, mais sans grand succès et, craignant pour leur vie, les Européens se mirent à fuir en masse, compromettant un peu plus l'avenir du pays.

Le 11 juillet 1960, la province du Katanga profita de la confusion générale pour proclamer son indépendance. Son chef, Moïse Tschombé, demanda immédiatement l'assitance militaire de la Belgique pour soutenir sa sécession. Trois jours plus tard, le Conseil de sécurité de l'ONU exigea le retrait des troupes belges de la région et vota l'envoi d'un contingent de « casques bleus » pour maintenir l'ordre au profit du jeune gouvernement congolais. Les premiers soldats arrivèrent dès le lendemain.

Une période de calme relatif s'installa jusqu'au 21 février 1961, date à laquelle le Conseil de sécurité demanda aux ressortissants étrangers de quitter le Katanga et donna l'ordre aux troupes de l'ONU d'occuper les centres de communication. Comme il fallait s'y attendre, la Gendarmerie du Katanga refusa de se soumettre et les premières confrontations armées eurent lieu en septembre 1961.

L'un des plus gros soucis des forces de l'ONU résidait dans la présence d'un Fouga CM. 170 Magister, qui avait été acheté par Tschombé en même temps que 12 T-6 et quelques Dornier Do 28. Cet appareil, piloté par des mercenaires blancs, emportait une charge offensive tout à fait respectable. Les équipages civils sous contrat avec l'ONU refusèrent de voler tant que la question du Magister n'était pas réglée. Une constatation ne tarda pas à s'imposer : si l'ONU voulait remplir sa mission, une couverture de chasse était indispensable.

L'idée d'envoyer des avions de chasse au Congo n'était pas nouvelle, car des discussions sur ce sujet avaient eu lieu au cours du printemps précédent. Elles n'avaient toutefois pas débouché car, à cette époque, le commandement militaire de l'ONU n'était pas certain que son mandat permettait

Vol de groupe de quatre J29B du *Wing* F22.
Pour leur mission au Congo, les Suédois ont troqué leur cocarde nationale contre le sigle de l'ONU (United Nations).
(Les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Congo

L'un des J29B au ravitaillement à Kamina. L'équipement rudimentaire de la base (en particulier, la nécessité de faire les pleins à la main) affecta le rendement du *Wing* F22.

l'emploi de la force dans un cadre autre que la légitime défense. Mais la situation avait depuis rapidement évolué et, finalement, en septembre, une requête fut transmise aux gouvernements indien, éthiopien et suédois.

Bien que le ministère des Affaires étrangères suédois ait manifesté sa désapprobation, le gouvernement décida de donner une suite favorable à la requête. Le chef d'état-major des armées en fut averti le 22 septembre et il demanda au commandant en chef de l'aviation suédoise (Flygvapnet) d'organiser le transfert d'une formation aérienne dans les meilleurs délais. En fait, la Flygvapnet avait anticipé la décision et, le 21 septembre, elle avait adressé un télex au QG de l'ONU au Congo pour préparer l'arrivée d'un groupe de SAAB J29.

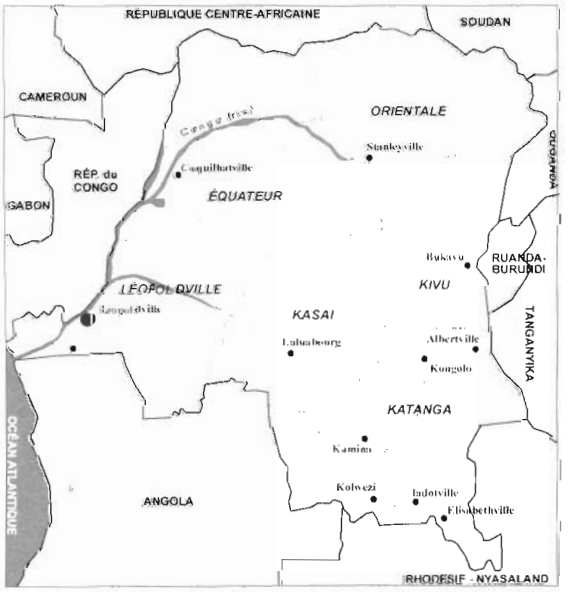
La version retenue était le J29B, considérée comme étant mieux adaptée aux conditions d'utilisation et de maintenance qui l'attendaient que la version J29F, plus sophistiquée. En outre, le remplacement progressif du J29B par le J35 Drakken permettait de dégager un nombre important d'avions disponibles.

Les préparatifs pour le déploiement envisagé étaient complexes, mais l'étude des insfrastructures existantes au Congo fut menée en un minimum de temps. Fournitures et équipements courants, comme carburant, huile, véhicules, radios pouvaient être obtenus sur place, mais les équipements spécialisés, comme un radar de surveillance, devaient être apportés de Suède. En complément, une étude détaillée des besoins en munitions, rechanges et moyens généraux fut réalisée tambour battant et, le 25 septembre 1961, le premier ordre du jour fut signé par le commandant d'escadrille.

Des escales durent être changées au dernier moment pour des raisons politiques ou une pénurie de carburant.

Des facteurs politiques vinrent compliquer le déploiement. Deux trajets étaient envisageables entre la Suède et le Congo : le premier le long de la côte ouest de l'Afrique, le second via l'Autriche, la Grèce, l'Égypte, le Soudan, l'Éthiopie et les territoires britanniques de l'Est africain. Le premier trajet avait les faveurs de l'état-major, car plus court, mais il dut être abandonné devant les réticences de la France à autoriser des avions militaires étrangers à traverser son espace aérien. Il fallut donc se rabattre sur le second trajet, mais cette solution impliquait des négociations avec un grand nombre de pays. Le 27 septembre, les autorisations de survol n'avaient toujours pas été données par l'Italie, la Grèce, le Soudan, la République Arabe Unie et la Grande-Bretagne.

Enfin, trois jours plus tard, cinq Saab J29B de la *Flottilj* F8 décollèrent d'Angelholm en direction du Congo. Ils se posèrent à Léopoldville le 4 octobre. Les appareils de transport chargés de convoyer le personnel et le matériel techniques arrivèrent à destination sans encombre. Il n'y eut qu'un seul incident, lorsque l'un des appareils fut contraint de se poser d'urgence à la suite d'une panne du système électrique de son atterrisseur; en fait, il parvint à toucher le sol en douceur après avoir abaissé le train manuellement.



Le Congo, avec ses six provinces. Les toponymes de cette époque ont été conservés.

Les distances entre deux escales furent parfois à la limite de l'endurance du J29. Bien que le trajet ait été plannifié suffisamment à l'avance, certaines escales durent être changées au dernier moment, soit pour des raisons politiques, soit à cause d'une pénurie de carburant. Parfois, les pilotes durent voler sans oxygène, faute d'avoir pu s'en procurer aux escales.

Malgré ces difficultés, les cinq appareils atterrirent à Léopoldville en temps et en heure. Dès son arrivée, le commandant de l'unité, le colonel Sven Lampell se présenta au rapport au commandant des « casques bleus », l'informant que ses avions étaient prêts à entrer en action sans délai.

Quatre jours après son arrivée, le *Wing* F22, comme l'unité fut rebaptisée pour l'occasion, fut envoyée à Luluabourg, dans la province de Kasai. Il était envisagé d'y regrouper les Suédois et les avions de chasse éthiopiens qui avaient commencé à arriver au Congo en ordre dispersé à la fin du mois de septembre. Cependant, les Éthiopiens refusèrent de quitter Léopoldville, prétextant que la piste de Luluabourg était trop courte pour leurs F-86.

Une fois arrivés dans leurs nouveaux quartiers, les Suédois s'organisèrent de manière efficace, mettant en

œuvre leur plan habituel de dispersion des avions et du matériel. Le terrain, primitif pour le moins et dans un état de délabrement avancé, n'avait accueilli aucun avion depuis plus d'un an. Au départ, il fallut faire les pleins en pompant directement dans les fûts et comme il n'y avait que du JP-4, les opérations de ravitaillement furent souvent délicates.

Jusqu'à ce que le terrain fût reconstruit, les missions furent limitées à des sorties individuelles. Avec sa piste de 1 950 mètres, située à 700 mètres d'altitude, le terrain de Luluabourg s'avéra mal adapté aux besoins du J29. Même par temps calme, avec une température n'excédant pas 25° C, le poids maximum au décollage ne pouvait pas être supérieur à 7 500 kg. De ce fait, les canons ne pouvaient pas être chargés à plus de 170 obus par arme et le plein devait être limité à 200 litres par réservoir de voilure. Le seul armement offensif, à part les canons, était constitué par huit missiles air-sol de 15 cm.

Le commandement de l'ONU définit le programme d'intervention de l'escadre, qui consistait en des patrouilles de couverture aux coups, des attaques contre les terrains d'aviation ennemis et des missions menées en étroite collaboration avec les forces terrestres.

À la fin du mois d'octobre 1961, les combats reprirent entre les Congolais et les Katangais. Après l'échec de différentes tentatives de médiation de la part des Nations Unis, les Congolais décidèrent de s'occuper eux-mêmes de l'affaire et déclenchèrent une offensive sur deux fronts contre le Katanga. Elle s'acheva sur un fiasco total, car les Katangais compensèrent la faiblesse de leur armement par une optimisation de son emploi.

Le S29C 29906, l'un des deux appareils de reconnaissance envoyés au Congo, sur le terrain de Kamina. Celui-ci n'était pas camouflé.
Les lettres individuelles de tous les appareils de la F22 étaient peintes en blanc.

Des avions de transport servaient d'AWACS aux frontières pour les J29 en alerte.

Les Nations Unies décidèrent alors d'engager leurs maigres moyens en appui des forces terrestres congolaises. La tâche était loin d'être aisée, car un cessez-le-feu officiel était censé être en vigueur et les objectifs devaient être atteints par des moyens plus psychologiques que physiques. Le commandement des « casques bleus » déclara publiquement que tous les avions survolant les limites des frontières seraient abattus, en omettant soigneusement de préciser qu'il ne disposait pour ce faire que de cinq Saab J29.

Afin d'éviter de longues et coûteuses patrouilles *a priori*, des avions de transport furent utilisés comme éléments de guet aérien avancé au-dessus des zones frontalières. Les J29, en alerte à Luluabourg, attendaient le message radio pour décoller. La méthode ne présentait pas un caractère de grande fiabilité, mais elle eut le résultat escompté, car les Katangais tombèrent dans le panneau. Les pilotes au service du Katanga manifestaient un grand respect pour les chasseurs suédois, ainsi que l'un d'eux le mentionna dans son carnet de vol :

« 0800 - Arrivée au terrain et chargement en bombes de nos avions. 0930 - Départ pour l'objectif. Lancé 50 bombes, puis mitraillé troupes au sol, mais trois jets de l'ONU ont piqué sur nous et nous avons dû rompre et rentrer à Kaniama ».

La première mission de guerre se déroula le 30 octobre, mais comme beaucoup d'autres par la suite, elle n'était qu'une fausse alerte. Des patrouilles furent maintenues en alerte jusqu'au 14 novembre et l'enthousiasme du personnel suédois fut largement suffisant pour maintenir le moral à un haut niveau. Les observateurs étrangers furent très impressionnés par la grande disponibilité des J29 et leur réactivité aux décollages sur alerte. Un jour, lors d'une alerte, deux chasseurs réussirent à décoller en moins de quatre minutes, alors que les pilotes se trouvaient dans le vestiaire en train de revêtir leur combinaison lorsque l'alarme résonna.

Aucun contact n'eut lieu entre les Suédois et les forces katangaises lors du premier mois d'opérations. Ces dernières étaient alors en train de se mobiliser pour déclencher une campagne contre les « casques bleus », consistant à fractionner les unités terrestres en petits groupes pour mieux les liquider ensuite. Le premier objectif était Élisabethville, centre des opérations des Nations Unies.

Mais l'ONU n'allait pas être prise au dépourvu et les chasseurs devaient jouer un rôle important dans la suite de la campagne. Leur première tâche était de supprimer le danger aérien et, à partir du 6 décembre, ils commencèrent une série de raids contre les aérodromes du Katanga. L'un de ceux-ci, qui se trouvait dans la région de Kolwezi, fut attaqué par les avions suédois, opérant par paires, non sans dégâts. Plusieurs appareils furent touchés par la DCA et l'un d'entre eux fut endommagé au point d'être retiré des opérations pendant quelque temps.

Le « J » (29475) et le « G » (29440) appartiennent au second détachement qui arriva fin décembre 1962.

Une photo d'un aérodrome katangais prise par l'un des S29C. L'officier de renseignements suédois a indiqué la présence d'un Vampire d'entraînement de la force aérienne du Katanga.

Afin de racourcir le trajet jusqu'à ses objectifs, le *Wing* F22 se transporta sur le terrain de Kamina, plus proche du front. À l'origine, cette base devait servir de terrain de transit, mais elle devint la résidence principale des Suédois jusqu'à leur retrait à la fin de l'été 1963.

Ces attaques finirent par éliminer en peu de temps tous les avions alignés par les Katangais. Avec l'aide des Canberra indiens, les J29 attaquèrent ensuite des zones au nord-est du Katanga pour soulager un bataillon indien qui avait été encerclé. Les résultats obtenus dépassèrent toutes les espérances. L'ennemi se mit à redouter les chasseurs suédois au point que des soldats voyageant à bord d'un camion attaqué par des J29 se mirent à agiter des drapeaux blancs en signe de reddition, sans vraiment se demander comment un avion pouvait les faire prisonniers...

Les frappes contre les véhicules, locomotives et autres installations terrestres se multiplièrent pour soulager la pression des troupes au sol, jusqu'à ce que les combats cessent dans le secteur aux environs du 16 décembre. La présence de troupes ennemies près du terrain nécessitèrent le maintien de patrouilles défensives lors des décollages et atterrissages des appareils, afin de neutraliser les défenses antiaériennes de la Gendarmerie katangaise aux abords de la piste.

Le taux élevé de disponibilité des appareils au cours des premiers mois en dit long sur la qualité du travail du personnel technique du *Wing* F22. Avec une moyenne stabilisée à 90%, une pointe à 100% fut même enregistrée pendant le mois d'octobre, tandis que les Indiens atteignaient 98% et les Éthiopiens 72,3%. Cette moyenne chuta en décembre, lorsqu'un appareil, fortement endommagé par la DCA, dut être retiré des opérations pendant deux semaines.

Les observateurs étrangers furent d'autant plus impressionnés par cette performance que le J29 était généralement considéré comme un appareil conçu pour opérer sous climat arctique et non dans la chaleur humide des zones désertiques africaines. En fait, les Suédois devaient beaucoup à leur organisation exemplaire, en particulier au contact permanent 24 heures sur 24 avec la *Flottilj* F8, demeurée en Suède, qui fournissait assistance et pièces détachées au détachement du Congo.

Attaqués par des J29, des soldats katangais cherchent à se rendre aux aviateurs suédois.

Au terme des combats de décembre 1961, les Nations Unies reconnurent que les J29 étaient en nombre insuffisant et qu'en outre, il manquait à leur inventaire des appareils de reconnaissance.

Début avril 1962, selon certaines rumeurs, la Suède se préparait à envoyer des appareils de reconnaissance au Congo. À cette époque, le principal appareil utilisé dans ce rôle était le Saab S29C, mais il était équipé d'un système de radionavigation PN50/A, inutilisable au Congo dans la mesure où il faisait appel à un réseau de radiobalises, inexistant en Afrique. Il fut suggéré de monter des radiocompas dans les appareils, mais cette solution s'avéra impraticable, car elle aurait impliqué la présence d'une escorte de J29B, également munis de radiocompas.

La demande officielle pour l'envoi d'avions de reconnaissance fut faite à la Suède le 4 juillet 1962. Un mois plus tard, le chef d'état-major de la Flygvapnet déclara qu'il allait mettre deux S29C à la disposition de l'ONU, tout en soulignant que le dispositif militaire suédois ne manquerait pas d'en être fragilisé.

Les discussions entre les répresentants des Nations Unies et du gouvernement suédois traînèrent en longueur et il fallut attendre la mi-octobre pour voir les deux appareils rallier Léopoldville. Ils furent transportés par des cargos de l'US Air Force, puis remontés sur place. Le premier revola le 7 novembre et, trois jours plus tard, les deux appareils étaient opérationnels.

Au printemps 1962, le renforcement du contingent de l'aviation suédoise fut au centre de nouvelles discussions. De manière à réduire les coûts d'intervention à sa charge, l'ONU souhaitait le retrait des unités aériennes indiennes et éthiopiennes. Mais ce n'était pas la seule raison, comme l'indiqua le rapport du secrétaire général adjoint de l'ONU à New York, Ralph Bunche :

1 – L'unité suédoise : excellent soutien logistique, taux de disponibilité élevé, excellente puissance de feu, meilleure performance sur terrain court des trois types d'avion présents;

2 – L'unité indienne : médiocre soutien logistique, en raison de l'obligation de passer les révisions en Inde pour obtenir des rechanges du Royaume-Uni; faible taux de disponibilité et réduction du nombre d'avions en service; l'Inde est incapable de garantir la fourniture des pièces détachées.

3 – L'unité éthiopienne : le soutien logistique est compliqué par la multiplication des sources d'approvisionnement en pièces détachées; le type d'appareil employé a besoin d'une piste plus longue que les autres; l'enthousiasme et la détermination du personnel ne comblent pas un manque total d'expérience sur le terrain.

Quatre J29F supplémentaires furent demandés à la Suède par la bande. L'un des cinq premiers J29B avait alors été

Ci-dessus :
le Saab J29C 29944, seul appareil utilisé par la F22 au Congo à avoir reçu un camouflage. (Photo Flygvapnet).

Ci-dessous :
le Saab J29B 29975, dans sa livrée typique lors de l'intervention de la F22 au Congo.

La seule véritable perte du *Wing* F22 au Congo fut le J29B 29440, accidenté par un général suédois venu en tournée d'inspection...! Kamina, mars 1962.

détruit dans un accident, en mars 1962; un général suédois en inspection avait raté sa manœuvre de remise des gaz à l'approche et s'était écrasé, heureusement sans mal pour lui, en bordure de la piste. S'attendant à une demande officielle de renforts, la Flygvapnet avait déjà pesé le pour et le contre au sujet de l'envoi de J29F au Congo. Cette version possédait des performances améliorées, qui rendaient possible son utilisation à partir d'un plus grand nombre de pistes et permettaient de renforcer son armement offensif. Cependant, son rayon d'action était inférieur et son entretien beaucoup plus complexe. Ces inconvénients prirent le pas sur les avantages escomptés et, lorsque l'ONU formalisa sa demande, le 4 juillet, le gouvernement suédois la déclina.

La question était encore en suspens, quand, en octobre, une nouvelle demande fut déposée auprès du gouvernement suédois pour renforcer son contingent au Congo. Aucune décision ne fut prise dans l'immédiat, le ministre des Affaires étrangères souhaitant au préalable sonder les intentions à terme de l'ONU pour mieux évaluer la situation globale et les risques encourus par le personnel affecté à ces opérations. Les réponses ne parurent pas suffisamment satisfaisantes pour donner une suite favorable à la requête.

En novembre 1962, la situation politique s'était considérablement dégradée au Congo, tandis que l'aviation katangaise s'était renforcée de manière substantielle. Les Éthiopiens avaient quitté les lieux sans prévenir et il ne restait plus qu'un seul et unique Canberra indien en état de vol.

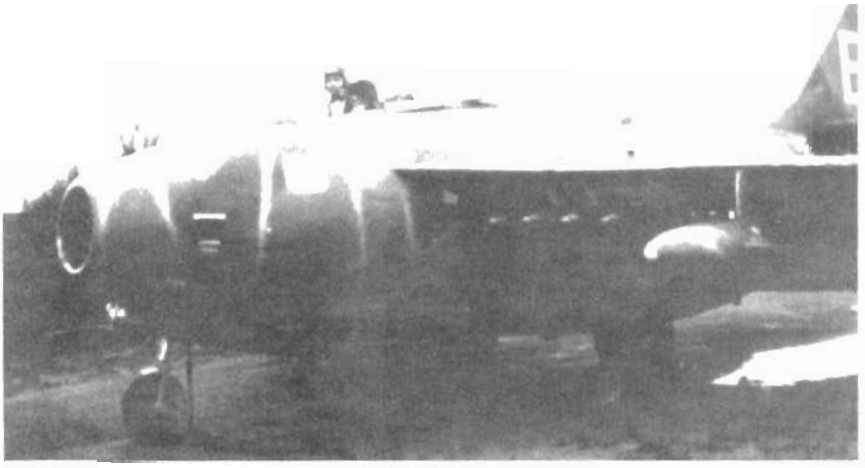
Après de longues négociations, le 22 novembre, le gouvernement suédois finit par accepter l'envoi de quatre nouveaux J29B, des réacteurs de rechange et différents équipements, qui partirent de Suède entre le 7 et le 16 décembre. À peu près en même temps, l'Italie, les Philippines et l'Iran promirent l'envoi de chasseurs. Toutefois, les Italiens, souhaitant passer Noël en famille, arrivèrent tardivement, tandis que les Philippins et les Iraniens ne se présentèrent qu'après la cessation des combats ! De ce fait, les Suédois demeurèrent la seule force offensive fiable et ils prirent une part active à l'écrasement de la sécession katangaise.

Malgré les difficultés techniques, le taux de disponibilité du J29 atteignit l'incroyable moyenne de 99 %.

Après les combats de décembre 1961 et l'élimination – temporaire – de l'aviation katangaise, une période de calme relatif s'installa dans la région au cours de l'année qui suivit. Le *Wing* F22 reprit ses activités routinières – reconnaissances, démonstrations de force, patrouilles – tout en se préparant pour le second round.

Pendant cette période, la sécurité aérienne fut renforcée. Lors des premières opérations, l'absence de systèmes de navigation s'était fait cruellement sentir et la plupart des missions avaient été menées à bien « à l'estime », avec un chronomètre et un compas, une méthode bien risquée au-dessus d'un territoire hostile. Des travaux furent entrepris pour l'extension des réseaux, les communications radio furent améliorées, une station météo et un service SAR furent créés. Le plus gros problème demeurait toutefois l'approvisionnement en carburant. Comme la route n'était pas sûre, le carburant devait être transporté par la voie des airs, ce qui augmentait considérablement le coût d'exploitation des avions. En outre, il n'existait aucun système d'avitaillement digne de ce nom et l'utilisation de pompes manuelles sur les fûts réduisait le nombre des sorties. Malgré tout, les chasseurs suédois affichaient un taux de disponibilité de 99%, alors que celui des Indiens était tombé à 54% et celui des Éthiopiens se maintenait à 69%.

Le second S29C (« B ») portait un camouflage bien particulier, marron et gris-bleu foncé, avec des « spaghettis » jaunes. Les surfaces inférieures avaient probablement été laissées en fini métal.



En décembre 1962, les événements se précipitèrent. Aidés par l'extérieur, les Katangais avaient réorganisé et renforcé leurs moyens militaires. Ils déclenchèrent une offensive le 24 décembre, mais cette fois l'ONU était beaucoup mieux préparée que deux ans plus tôt.

La tâche principale assignée aux J29 était, une fois encore, d'écraser l'aviation katangaise. Elle fut menée à bien en deux jours. Des raids à répétition, les 29 et 30 décembre, dévastèrent les bases ennemies à Kolwezi et Jadotville. Les J29 effectuèrent 30 missions, tirant plus de 5 000 obus et 90 roquettes.

Les photos prises par les S29C montèrent que l'aviation katangaise avait cessé d'exister, ce qui permit à l'ONU d'engager ses forces terrestres sans crainte des raids aériens. Malgré tout, la résistance au sol fut très forte et le J29 démontra la robustesse de sa constitution face à la violence de la DCA ennemie. Les aérodromes étaient particulièrement bien défendus et l'un des appareils rentra avec douze impacts de balles. Un autre eut sa verrière endommagée.

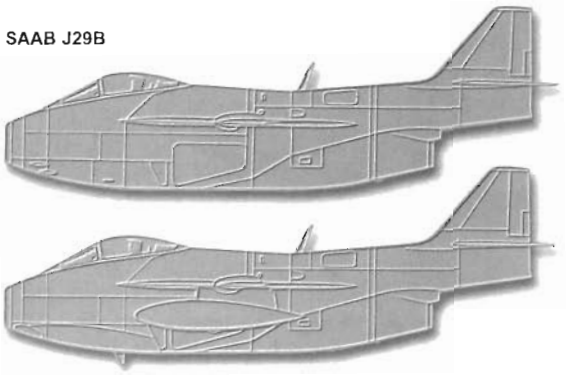
Les troupes katangaises furent repoussées et, après un assaut massif sur Kolwezi, le 21 janvier 1963, appuyé par les J29, les

principales poches de résistance furent éliminées.
En avril 1963, quatre appareils du *Wing* F22 regagnèrent la Suède. Les cinq derniers, pourtant en parfait état de vol, furent dynamités en août 1963, après la fin du mandat de l'ONU au Congo. Le J29 avait été le principal appareil utilisé pour la chasse et l'appui tactique pendant cette guerre et il s'était révélé très efficace en dépit de conditions adverses. Le *Wing* F22 fut chaudement félicité pour sa participation active, qui évita sans aucun doute l'extension du conflit – et ceci, sans la moindre perte en opérations.
Les missions effectuées au Congo différaient radicalement de celles pour lesquelles le J29 avait été conçu initialement.
En guise de conclusion, il est intéressant de répéter ce qu'un attaché de l'Air étranger a dit un jour à Léopoldville :
« *Je considère que les opérations effectuées par l'unité suédoise à Kamina constituent le summum de ce que l'on peut exiger d'une aviation moderne. L'habileté des pilotes et les capacités du personnel de maintenance furent absolument exceptionnelles et peuvent difficilement être surpassées. Il ne me vient pas à l'esprit un autre exemple d'un conflit moderne où si peu d'avions ont réussi tant de choses* ».

LISTE DES J29 UTILISÉS AU CONGO

A (S29C) 29944	E (J29B) 29393	I (J29B) 29365
B (S29C) 29906	F (J29B) 29398	J (J29B) 29475
C (J29B) 29371	G (J29B) 29440	
D (J29B) 29374	H (J29B) 29445	

SAAB J29B



La barrique suédoise

SAAB S29C

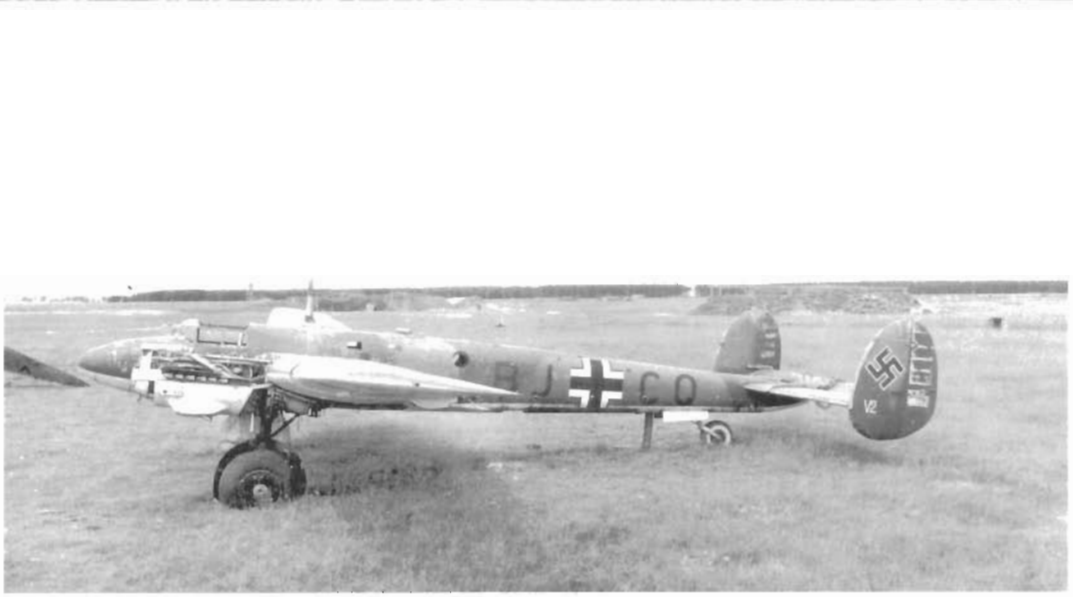
À la fin du second conflit mondial, les Suédois comprirent que l'avenir appartenait désormais aux avions à réaction. En octobre 1945, la firme SAAB commença l'étude d'un chasseur devant être propulsé par un réacteur britannique de Havilland Ghost, à produire sous licence, car le motoriste suédois STAL avait avoué son incapacité à livrer un réacteur de sa conception avant plusieurs années. Ayant bénéficié d'études allemandes, obtenues par des voies détournées en Suisse, SAAB monta une aile en flèche de 25°. Le J29 fut le premier chasseur européen à aile en flèche construit en série.
Le premier des trois prototypes vola le 1er septembre 1948 et l'avion entra en production dans sa version J29A, dont 224 exemplaires (n° 29101 à 324) furent livrés entre 1951 et 1953. Ce modèle fut suivi par la version A/J29B, possédant une capacité offensive limitée et incorporant des réservoirs d'aile; 361 exemplaires (29325 à 685) en furent livrés entre 1953 et 1955. Le 6 mai 1954, un J29B battit le record du monde sur 500 km en circuit fermé avec une moyenne de 977 km/h.
La version S29C était un modèle de reconnaissance produit à 76 exemplaires (29901-976). La légende veut qu'elle soit née sur l'initiative d'un commandant de flottille qui, à l'aide d'une hache, montra sur la maquette en bois comment on pouvait faire de la place dans le nez pour loger deux caméras récupérées sur un Spitfire PR.XIX, sous les yeux effarés de l'ingénieur en chef de chez SAAB !
Le J29D, dont un seul exemplaire fut construit, était équipé d'une post-combustion. La version A/J29E se distinguait par son bord d'attaque en dent de scie, avec une cloison de décrochage, pour augmenter le Mach critique (de 0,86 à 0,89). Cette modification fut incorporée rétroactivement sur les S29C. Vingt-neuf modèles E (en fait des B modifiés) furent livrés, car la principale version fut le A/J29F (308 exemplaires - tous des B modifiés), dont les livraisons commencèrent en 1955. Le réacteur, plus puissant, était équipé d'une post-combustion et l'appareil pouvait être armé de deux AIM-9B Sidewinder.
L'Autriche fit l'acquisition de 15 A29F d'occasion en 1961 et de 15 autres en 1963. Cette seconde tranche pouvait recevoir un conteneur de trois caméras Vinten à la place des deux canons dans la baie gauche.
Une version biplace d'entraînement fut envisagée mais abandonnée.
Le J29 avait été surnommé *Tunnan*, ce qui signifie le tonneau, la barrique.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

	J29B	J29F
Envergure	11,00 m	11,00 m
Longueur	10,23 m	10,23 m
Hauteur (au sol)	3,75 m	3,75 m
Réacteur	1 Svenska RM 2 de 2 270 kgp	1 Svenska RM 2B de 2 400 kgp (2 800 avec PC)
Vitesse maximale à 1 500 m	1 035 km/h	1 060 km/h
Temps de montée à 10 000 m	8 mn 30	5 mn 12
Altitude maximale	13 700 m	15 500 m
Distance de décollage	1 350 m	790 m
Distance d'atterrissage	600 m	650 m
Carburant interne	2 150 l	2 150 l
Carburant externe maximal	900 l	900 l
Poids à vide	4 640 kg	4 845 kg
Poids maximal au décollage	8 170 kg	8 375 kg
Armement	4 Hispano de 20 mm (180 opa)	idem plus 2 missiles air-air Rb 24 (AIM-9B)
	8 ou 14 roquettes de 8, 14, 14,5 ou 15 mm de 45 kg	
	2 ou 4 roquettes air-mer de 125 kg	

LE CIMETIÈRE DES ÉLÉPHANTS

Le second prototype (V2) du Me 261 (BJ+CQ) photographié à Lechfeld, en juin 1945.
Conçu en 1937 pour transporter la flamme olympique sans escale de Berlin à Tokyo, le Messerschmitt Me 261 avait tant frappé l'imaginaire de Hitler qu'il avait été baptisé très officieusement « Aldofine ».
Le V2 vola au printemps 1941 et il fut envisagé pendant un temps de transformer l'appareil pour des missions de reconnaissance maritime à long rayon d'action. L'impossibilité d'installer un armement défensif le fit tomber dans les oubliettes. Le V2 fut endommagé au cours d'un raid allié en 1944 et il fut abandonné à son triste sort à un bout du terrain.



Deux vues d'un Focke-Wulf Fw 190F-8 (Wk.Nr. 583262) portant le code (A3) de la fameuse KG 200 prises à Francfort (Rhein-Main) à l'automne 1945.
Le III./KG 200, équipé en Fw 190, avait été engagé le 17 avril 1945 dans la défense du Reich. À cette époque, il était basé à Blankensee avec 31 appareils.

L'Arado Ar 234 S7 (Wk.Nr. 140107, anciennement codé GM+BG) portant le code de l'*Erprobungsstelle* E-2 de Rechlin (E2+30), à Schleswig, en juin 1945.
Le sort de cet avion reste inconnu, mais peut-être fait-il partie des deux récupérés par la France.

(Photos collection J.V. Crow)

"Tempête" sur le grand Nord

Eino Ritaranta

SOUHAITANT S'AFFRANCHIR de la dépendance des autres nations dans le domaine de la construction aéronautique, la Finlande se lance dans une aventure qui s'avère bien malheureuse. Manquant d'expérience, sa jeune usine d'état produit le Myrsky, un chasseur sous-motorisé, fragile structurellement, dont la carrière sera prématurément écourtée par des maladies de jeunesse qui n'auront jamais pu être éradiquées.

L'idée de produire un chasseur de construction purement finlandaise remonte aux environs de 1938. Une nouvelle unité de production située près de Tampere appartenant à la *Valtion Lentokonetehdas* (Usine d'aviation d'État) vient alors juste d'être terminée. Cependant, à cette époque, le plan de charge de la compagnie est bloqué par la construction sous licence des Fokker C.X, D.XXI et du Bristol Blenheim. La commande de l'étude d'un projet et la construction d'un prototype ne viennent qu'en juin 1939. Tout le projet est suspendu avec le déclenchement de la guerre d'Hiver en novembre 1939.

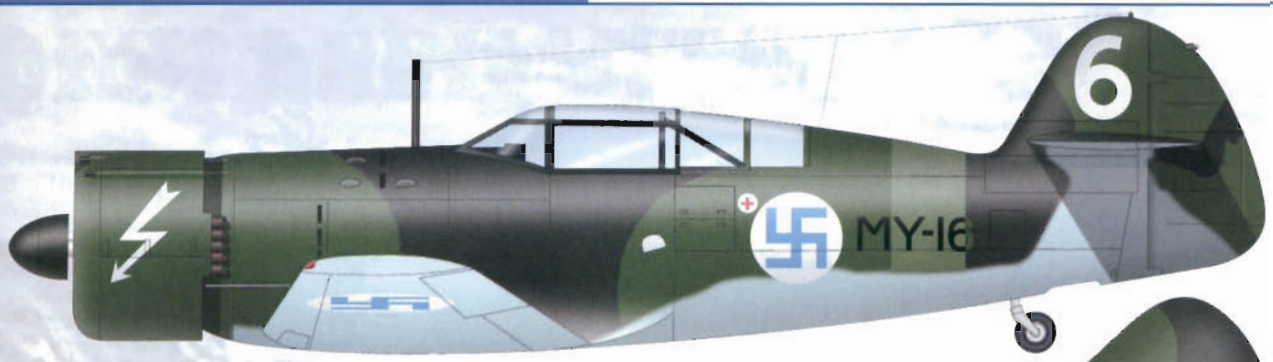
En décembre 1940, la guerre terminée, un nouveau contrat est signé. Le projet est défini pour la construction d'un avion monoplace à aile basse et train rentrant. Les ailes à structure en bois sont recouvertes de contre-plaqué et sont construites en deux sections. Le fuselage fait appel à des tubes d'acier soudés recouvert de plaques en dural pour les parties avant et entoilé pour les parties arrières. Les plans mobiles sont faits de bois et de toile. Il est prévu dès le départ de monter le moteur construit sous licence Pratt & Whitney R-1820-S3C3-G Twin Wasp de 1 115 ch au décollage avec une hélice Hamilton. Le projet est confié à l'ingénieur A. Ylinen et assisté par T. Verkkola et M. Vainio. Le futur chasseur finlandais est baptisé *Myrsky*, tempête en finnois.

MALADIES DE JEUNESSE

Neuf mois après la commande du prototype, le MY-1, premier de la lignée est achevé et vole une première fois le 23 décembre 1941, aux mains du lieutenant E. Itävuori. Dès le départ il est armé de deux mitrailleuses de 12,7 mm sur le capot moteur et deux mitrailleuses d'ailes de 7,7 mm. Les premiers essais font apparaître des maladies de jeunesse, accentuées par les problèmes du moteur. L'avion montre un faible taux de montée et une manœuvrabilité détestable, à cause de sa charge alaire trop importante (194 kg/m²). De plus l'avion a un mauvais contrôle en lacet. Suite à cela, un nouveau gouvernail est testé en mai 1942, mais sans réel succès. Une autre configuration est essayée en élargissant le gouvernail de direction et en retirant les supports du gouvernail de profondeur et les mitrailleuses d'ailes. Le poids en charge baisse de 3 242 kg à 2 925 kg et la charge alaire passe à 175 kg/m². Le système hydraulique qui opère le train d'atterrissage est remplacé par un système électrique.

Après toutes ces modifications, l'avion affiche une vitesse de pointe de 519 km/h à 3 250 m et monte à 5 000 m en 6 mn 30. Malgré des performances jugées insuffisantes, une présérie de trois machines est commandée (série I). Le moteur qui doit équiper cette présérie est la version SC-3G du Twin Wasp, issue d'un lot racheté à l'Allemagne. Cette

Alignement de Myrsky du TLeLv 12 sur la base de Joroinen après l'armistice de septembre 1944. (Photo O. Terävä)



V.L. Myrsky II (MY-16)
2./TLeLv 12, rattachée au HLeLv 26
Pori, novembre 1944.

La bande jaune de fuselage a été repeinte.
L'éclair n'était porté que du côté gauche.

P-A. Tilley © 02.00

version est moins puissante, puisqu'elle ne développe que 1 065 ch au lieu des 1 115 ch. Il est évident qu'avec ce moteur, le Myrsky est nettement sous-motorisé, mais les alternatives sont inexistantes. De même, par suite du manque d'hélice Hamilton, les Finlandais font preuve encore d'ingéniosité. Ils récupèrent des moyeux d'hélice Hamilton et montent des pales en bois. L'envergure de la voilure passe de 10 à 11 mètres.

LES MALHEURS CONTINUENT

C'est ainsi équipé que le premier avion de présérie (MY-2) est prêt le 30 avril 1943, suivi par le MY-4 le 5 juin et le MY-3 le 11 juillet. La construction est allégée et les avions qui sortent d'usine ont un poids compris entre 2 818 et 2 848 kg. Cependant, la réussite ne semble pas être de la partie, puisque le MY-2 est détruit dès le 6 mai suite à une panne moteur. Le pilote, le capitaine P.E. Sovelius, doit faire un atterrissage forcé près de l'aéroport. Il est gravement blessé dans l'accident. La malchance continue et le 5 août 1943, c'est au tour de l'adjudant-chef A. Siltavuori de faire un atterrissage forcé à bord du MY-3. L'avion est cependant réparé et en même temps modifié. La partie arrière du fuselage est alors recouverte de contre-plaqué et on améliore le refroidissement du moteur. Ces modifications sont standardisées sur les avions suivants. L'armement est aussi amélioré, le nombre de mitrailleuses de 12,7 mm des MY-2 et MY-3 passe de trois à quatre sur le MY-4. La carrière du MY-3 restera courte cependant ; il disparaîtra le 19 novembre 1943 dans un accident suite à la rupture des ailes et de la queue en vol, tuant son pilote, A. Siltavuori. Le MY-4, après les test habituels, est cédé à l'escadron de chasse 26 (HLeLv 26) le 26 février 1944 pour une évaluation opérationnelle du type. L'avion s'écrase au cours d'un vol de familiarisation le 17 mars 1944, et son pilote, le lieutenant J. Martilla, est tué.

LA SÉRIE II

Entre-temps, l'armée de l'Air finlandaise a placé une commande pour 47 autres Myrsky, immatriculés MY-5 à MY-51. Suite à l'accident du MY-4, il est nécessaire de renforcer la structure et la production est retardée de quelques semaines. Les ennuis perdurent, malgré cela, et après un vol d'essai en piqué à bord du MY-6, des vibrations apparaissent aux alentours de 620 km/h. Le pilote, le lieutenant E. Halme, se remet tranquillement en vol en palier et jetant un œil sur la partie arrière, il constate que son gouvernail de profondeur gauche a disparu. Malgré l'ordre de sauter, il parvient à atterrir sans encombre. La conséquence immédiate est le renforcement nécessaire des ces parties mobiles, jugées trop fragiles.

À la fin du mois de juillet 1944, l'usine a déjà fabriqué 14 machines de la série II, et au moment de la signature de l'armistice le 4 septembre, 16 autres exemplaires ont été livrés. La production continue après septembre 1944. Les cinq dernières machines sont livrées le 30 décembre et sont envoyées directement au dépôt sans avoir volé. En mars 1944, dix autres machines avaient été commandées, mais le travail est suspendu à l'armistice et la commande finalement annulée en mai 1945.

AU COMBAT

Malgré ses faiblesses et défauts, le Myrsky II est mis en service au sein de l'escadron de reconnaissance TLeLv 12, qui reçoit son premier appareil le 23 juillet 1944. Dans la foulée, un deuxième escadron de reconnaissance, le TLeLv 16, entame sa transformation. Les premières sorties opérationnelles sont entreprises le 9 août, et une première rencontre avec les Soviétiques a lieu dès ce jour-là. La patrouille dirigée par le lieutenant A. Tuulensuu tombe sur une petite formation de chasseurs au-dessus de Suistamo, identifiés comme des Yak-7. Les Finlandais font une passe sur eux avant que les Soviétiques ne prennent la fuite, sans résultats apparents.

Les 20 et 21 août, une tentative d'interception est entreprise à chaque fois sans succès. Le 22, six avions menés par le commandant O. Tuomisalo rencontrent trois Yak-9 au cours d'une mission de reconnaissance. Un court combat s'engage et le lieutenant B. Linden revendique des coups au but. Sur le chemin du retour, deux La-5 sont surpris et le capitaine A. Virkkunen en endommage un.

D'autres missions sont réalisées et le 3 septembre, la veille de l'armistice, le capitaine O. Tylli mène une

En haut :
le Myrsky MY-1 après une première série de modifications.
(Photo VL)

Ci-dessus :
les pilotes d'essais de VL, à gauche, le capitaine E. Itävuori et à droite, l'adjudant-chef A. Siltavuori, devant la queue du MY-1. Siltavuori sera tué lors de l'accident du MY-3.
(Photo VL)

En haut : le MY-5 au cours des essais, avec deux réservoirs externes de 150 litres. (Photo VL)

Ci-dessus : le MY-5 a raté la piste de Pori lors d'un atterrissage à la suite d'une panne mécanique, en novembre 1946. On remarquera le gonfleur à pied pour le coussin d'air ! (Collection de l'auteur)

Ci-dessous : le dernier Myrsky à avoir volé, le MY-50, était le seul à disposer de fentes d'aile. (Collection de l'auteur).

formation sur le village de Orasjärvi en vue de bombarder avec des charges de 100 kg. C'est l'une des rares fois que les Finlandais auront utilisé le Myrsky comme chasseur-bombardier. Plus tard dans la même journée une patrouille de quatre avions, sous le commandement du capitaine Tuulensuu est appelée à intercepter un avion soviétique, mais l'avion ennemi peut s'échapper sans être inquiété. C'est la dernière mission du Myrsky pendant la guerre de Continuation. En effet, le TLeLv 16, qui a pris en compte six machines en septembre 1944, ne peut effectuer aucune sortie opérationnelle avec cet appareil.

GUERRE DE LAPONIE ET LA FIN

D'après les termes de l'armistice finno-soviétique, les Finlandais doivent donner deux semaines aux troupes allemandes présentes en Finlande pour quitter le territoire. N'ayant pas accédé à cette exigence, la Finlande se trouve en état de guerre à partir du 19 septembre et les premières missions sont réalisées début octobre. À cette époque, la situation du Myrsky n'a pas évolué. Il est toujours en service au sein de la 2ème escadrille du TLeLv 12. Cette escadrille est mise sous le commandement tactique du HLeLv 26 le 24 octobre 1944. À l'approche de l'hiver arctique, le Myrsky commence à connaître des problèmes liés à sa construction. Les quelques sorties ont fait apparaître des déformations des parties en contre-plaqué et la rouille commence à attaquer les parties en acier. La conclusion est sans appel : le Myrsky n'est pas adapté aux combats hivernaux et la dernière sortie opérationnelle a lieu le 23 novembre par le capitaine Tylli.

Comme les termes de l'armistice imposent aussi une restriction des activités aériennes aux vols opérationnels contre les Allemands et aux convoyages, le Myrsky vole très peu. Cette interdiction n'est levée qu'en août 1945 et une réorganisation générale de l'Ilmavoimat (armée de l'Air finlandaise) intervient. Le TLeLv 12 devient le HLeLv 11 et le TLeLv 16 devient le HLeLv 13, tous deux dépendant du 1er régiment aérien. Le Myrsky vole peu dans ces deux escadrons après la guerre.

La paix revenue ne signifie pas pour autant la fin des ennuis. Le Myrsky ayant une fâcheuse tendance à décrocher d'une aile à l'atterrissage, quelques accidents sont constatés. On essaie bien de remédier à ce problème mais rien n'y fait. Il y a même un autre accident mortel le 9 mai 1947. Le MY-28 s'écrase avec son pilote le capitaine K. Ikonen. Suite à cet accident, tous les Myrsky sont interdits de vol. Un dernier vol est cependant autorisé le 10 février en vue de ramener le MY-50 de Kauhava jusqu'à Tampere. Arrivé à Tampere, l'avion sort de la piste et est fortement endommagé. Même si la faute du pilote est reconnue (il avait oublié de sortir les volets), ce sera le dernier vol des Myrsky. La carrière de cet avion est définitivement terminée. Finalement, cette tentative finlandaise de devenir non tributaire des puissances étrangères dans le domaine aéronautique fut loin d'être une réussite.

La mort d'un mammouth

Récit :
G.G. Graham

Texte général :
C-J. Ehrengardt

Photos :
J-L. Roba

Sur le carnet de vol du sergent Hönig, l'affaire tient en quatre mots : *Abgeschossen von engl. Zerstörer*, abattu par un chasseur lourd anglais. Tout est dit. Cependant, son vainqueur avait un peu de plus de détails à raconter et, surtout, il avait d'autres histoires tout aussi étonnantes à livrer.

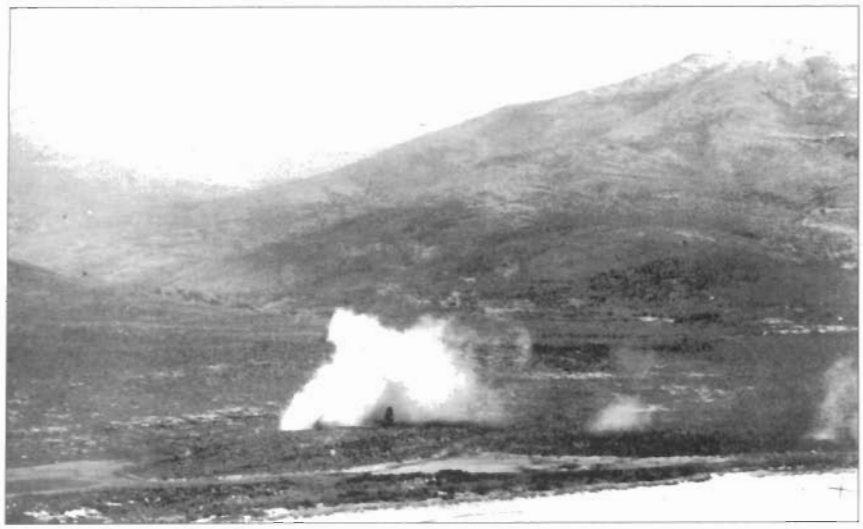
« *Nous avions épuisé toutes nos munitions. L'énorme Messerschmitt 323 s'encadrait de manière frustrante au beau milieu du viseur de mes armes devenues silencieuses. J'étais impuissant. Trois des six moteurs du « Boche » avaient été stoppés par nos tirs et son fuselage avait été fortement endommagé. Mais il était encore bien vivant et vigoureux. Désormais – mais il ne le savait pas – il nous tenait à sa merci.*

« *Notre Marauder du N° 14* Squadron 'Dominion Triumph' *s'était retrouvé face à face avec le monstre à une trentaine de kilomètres au nord-ouest du cap Corse. Nous avions décollé un peu plus tôt pour une mission de reconnaissance solitaire à la recherche de navires ennemis en Méditerranée. La visibilité était excellente en cette belle matinée d'été de juillet 1943. Nous espérions être en mesure de surveiller les activités des renforts ennemis en direction de l'Italie, mais nous n'étions pas vraiment équipés pour une quelconque intervention offensive. Notre armement consistait en seulement trois mitrailleuses de 12,7 mm – deux dans la tourelle supérieure et une dans le poste de tir arrière. Ce n'était qu'un armement défensif; si nous rencontrions des chasseurs, notre meilleur plan consistait à dégager – et le plus vite possible !*

« *Une première surprise nous attendait lorsque nous avons survolé le détroit entre l'Italie et la Corse, au sud de l'île d'Elbe, en nous dirigeant vers le nord. Sans crier gare, une grosse formation d'avions de transport ennemis nous est tombée dessus. Il y avait de nombreux Ju 52 avec une puissante escorte de Junkers 88 et de Me 210, qui vraisemblablement transportaient des troupes et du ravitaillement en Italie. Notre pilote, le* Wing-Commander *W.S.G. Maydwell (DSO, DFC), s'empressa de manœuvrer pour nous mettre à l'abri et, après quelques minutes un peu « chaudes », nous avons réussi à nous dégager et à mettre le cap sur Toulon pour terminer notre mission de reconnaissance.*

« *Ce fut alors qu'apparut le « monstre ». Le Me 323 était le plus gros avion alors en opérations, un hexamoteur de 28 mètres de long et 55 d'envergure. Sa soute, aussi énorme que peu esthétique, pouvait accueillir 130 hommes de troupe ou plus de 16 tonnes de fret; en outre, il était armé de cinq mitrailleuses lourdes de 13 mm tirant depuis des sabords dans la porte avant ou des postes situés dans le fuselage.*

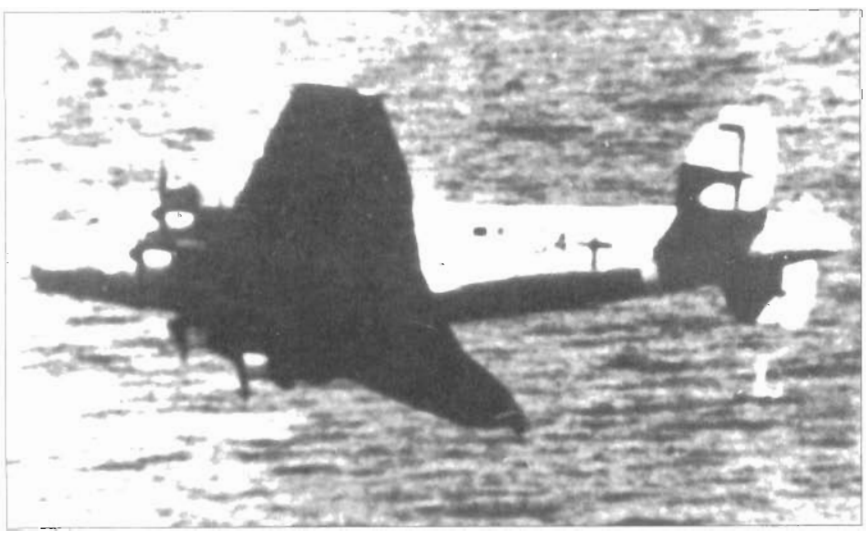
« *Malgré la supériorité de notre adversaire en matière d'armement, notre* skipper *a décidé de passer à l'offensive. Crachant le feu de toutes nos armes, nous avons plongé sur le 323 avec le soleil dans le dos. En réponse, il a piqué jusqu'au niveau de la mer et, à partir de ce moment, le combat s'est poursuivi au ras des vagues. Nous avons effectué une nouvelle passe, insensibles à sa riposte, nous concentrant uniquement sur la silhouette massive de l'ennemi et sur l'écume blanche que nos propres balles faisaient naître en ricochant sur la mer tout autour de lui. Au plus fort de l'action, nous avons pris la photo ci-dessus, décrite dans un rapport officiel de 1943 comme* 'l'une des meilleures photos de combat aérien de toute la guerre'.



En haut :
photographié depuis le Marauder de Maydwell et de Graham, le crash du Me 323 sur une plage près de Bracaggio, en Corse.

Ci-dessus :
les restes du Me 323 avec son équipage, indemne, et une Kubelwagen qui se trouvait à bord de l'appareil.

Ci-dessous :
une autre photo prise par Maydwell, une semaine plus tôt, montrant le Ju 90B-1 quelques secondes avant qu'il ne se pose en mer à proximité des côtes corses.



« Notre Marauder a effectué plusieurs passes, infligeant à chaque fois de lourds dégâts et pourtant, le Me 323 parvenait à maintenir sa ligne de vol sur la seule puissance de ses trois derniers moteurs en état de fonctionnement. 'Cette fois, *pensai-je au moment où nous avons amorcé une nouvelle passe,* c'est la bonne'. *Mais, à ce moment précis, la détente de mon arme percuta dans le vide. Nous n'avions plus de munitions.*

« Déterminé à ce que le « Boche » ne s'échappe pas, le Wing-Co *Maydwell décida de simuler une nouvelle attaque. Piquant à mort sur le Messerschmitt, nous nous sommes approchés comme si nous nous apprêtions à lui donner le coup de grâce. Et ça a marché ! Tentant de se dégager par de violentes manœuvres, le Me se rapprocha de la côte juste devant lui. À cette altitude, il avait perdu toute liberté de manœuvre. Se débattant comme un beau diable pour éviter notre attaque, il se jeta sur le relief accidenté de la Corse. Il était coincé. Violemment secoué par un dernier virage serré, le gros avion s'écrasa au sol. Des hommes et des pièces métalliques furent projetés dans tous les sens, comme le contenu d'une valise qu'on écrase. Une colonne de fumée monta vers le ciel.*

« Notre Marauder avait été légèrement endommagé dans le combat. Après être resté le temps de prendre quelques photos, nous avons mis le cap sur notre base de Protville, en Tunisie. Sans munitions, nous avions détruit la plus grosse machine de l'aviation allemande ! ».

Le Me 323 en question est le Wk.Nr. 1274, codé VM+IV, du II./TG 5, qui, selon les archives allemandes, a été détruit à « 80% » à la suite d'une attaque par « des chasseurs alliés » (sic) près de Barcaggio (Corse), le 30 juillet 1943. Si l'on en juge d'après les photos, ce n'est pas avec les 20 % restants que la Luftwaffe pouvait espérer reconstruire un nouveau Me 323 !

Le carnet de vol du pilote, dont la photocopie nous a été transmise par J-L. Roba, précise que l'appareil avait décollé à 10h22 d'Istres en direction de Viterbe, mais que le vol se termina prématurément au cap Corse à 12h20. L'appareil était alors utilisé pour des navettes entre Grosseto, Naples et Viterbo, au départ d'Istres.

Pourtant, l'histoire ne s'arrête pas tout à fait là. Tout au moins en ce qui concerne le pilote du Marauder, le *Wing-Commander* W.S.G. « Dick » Maydwell. En effet, le Me 323 constituait sa troisième victoire en participation à bord d'un Marauder !

La première avait été obtenue le 16 juillet 1943, à bord du Marauder FK370, aux dépens d'un Savoia-Marchetti S.82. Et, le 23 juillet, il abattait le Junkers Ju 90B-1 Wk.Nr. 007 J4+JH, piloté par l'*Oberfeldwebel* Boldt du *Lufttransportstaffel* 290, non sans avoir eu le temps de prendre une photo de sa victime peu avant qu'elle ne se pose en mer près de Bastia.

Une biographie de Dick Maydwell a été publiée dans *Air Enthusiast* n° 23.

La 1 000ème victoire de la JG 2

Emmanuel Huille

Le 17 avril 1942 est marqué par un certain nombre d'événements, qui ont la particularité d'être imrbiqués les uns dans les autres. Le premier Avro Lancaster perdu en opérations par la RAF constitue également la 1 000ème victoire revendiquée par la JG 2. Au cours du combat, Walter Oesau, bien qu'interdit de vol, remporte son 101ème succès. Enfin, parmi les équipages anglais qui réussissent à échapper aux chasseurs allemands, se trouve un pilote qui recevra la Victoria Cross *pour avoir mené à bien la mission malgré les lourdes pertes subies par son escadron.*

« *Les bombardiers ! Les bombardiers !* ». D'un bond, l'opérateur radio *Obergefreiter* Otto Happel s'est levé de sa chaise et a arraché ses écouteurs. Á côté de lui, Walter Oesau, le *Kommodore* de la JG 2 « Richthofen », s'est dressé lui aussi. Par une fenêtre de la baraque de commandement du terrain allemand de Beaumont-le Roger, ils voient six gros quadrimoteurs anglais qui passent sur l'extrémité nord du terrain, au dessus de Tilleul-Othon et de Pierrelaye en volant au ras du sol.

Ils viennent sûrement bombarder par surprise. L'alarme hurle. Walter Oesau s'est rué sur la porte. Après sa 100ème victoire, il a été interdit de vol mais son Bf 109 est toujours là, à deux pas de ses bureaux et il ne se prive pas de voler presque tous les jours. L'avion est même constamment armé : on ne sait jamais.

Sans parachute, sans équipement, raconte Otto Happel, Oesau grimpe dans l'étroit cockpit. Un petit nuage de fumée, le moteur toussote puis démarre franchement. Les « *Schwartzmänner* » (1) s'écartent. Loin, très loin, les Lancaster volent maintenant avec une horde d'une vingtaine de chasseurs aux trousses. Ce sont les Bf 109 qui étaient partis une heure auparavant vers Rouen pour intercepter un raid anglais sur les faubourgs de la ville. Ils rentrent bredouilles et s'apprêtent à atterrir. C'est alors qu'ils tombent sur les Lancaster. Oesau a poussé à fond la manette des gaz et pris immédiatement contact par radio. Pourvu qu'il arrive à temps pour l'attaque de ce gros gibier, des quadrimoteurs jusqu'à maintenant inconnus, les premiers qu'il rencontre. Déjà, il voit une explosion à l'horizon. Le carnage a commencé. En quelques minutes quatre Lancaster vont être abattus et vingt et un jeunes aviateurs de 19 à 22 ans vont périr.

En avril 1942, le Lancaster est une machine qui est entrée assez récemment dans l'inventaire du *Bomber Command* britannique, quelques mois à peine. Ses premières sorties sont effectuées le 3 mars 1942 avec le N° 44 (Rhodesian) *Squadron*, premier utilisateur. Dérivé quadrimoteur du Avro Manchester Mk.I (2), le Lancaster donne beaucoup d'espoir à la RAF en ce début 1942. Le 17 avril 1942, ce sont douze Lancaster qui décollent de leur base d'Angleterre avec pour objectif les usines M.A.N. d'Augsbourg. Malgré l'entrée en guerre des États-Unis en décembre 1941, la situation reste critique pour le Royaume-Uni en ce début de 1942, avec la guerre sous-marine qui bat son plein et qui risque d'étouffer l'Angleterre. Un raid sur les usines M.A.N. qui produisent les moteurs diesel destinés aux sous-marins est donc décidé avec l'espoir de ralentir la production des *U-boote*. Ce raid est de plus un des premiers raids « expérimentaux » du chef du *Bomber Command*, Sir Arthur

Les restes du Lancaster L7548 du *Warrant Officer* H.V. Crum, touché par le *Feldwebel* Bosekert.
Posé en douceur dans un champ, le Lancaster est incendié par son équipage. (Photo O. Happel)

Walter Oesau et son chien, à Beaumont-le-Roger, en 1943. La photo a été prise devant le PC de l'escadre. (Photo O. Happel)

Harris, nouvellement nommé. Son but est de réaliser un bombardement précis sur un objectif crucial en utilisant une force réduite de bombardiers volant à basse altitude. Le choix se porte sur le Lancaster, avion présentant alors de bonnes performances. Après une semaine d'une préparation intensive au vol à très basse altitude, les équipages sont prêts. Des douze avions présents, six appartiennent au N° 44 (Rhodesian) *Squadron*, et sont emmenés par le *Squadron Leader* J.D. Nettleton (DFC) (3) et six appartiennent au N° 97 *Squadron*, emmenés eux par le *Squadron Leader* J.S. Sherwood (DFC). Les deux formations qui ont respectivement décollé de Waddington et de Woodhall Spa dans le Lincolnshire doivent se rejoindre sur la côte de la Manche à Selsea. Fort heureusement pour la suite des événements, les avions du N° 97 *Squadron* ratent le rendez-vous. Ils échappent ainsi au massacre qui se prépare. Les deux groupes vont voler sans se voir à plusieurs kilomètres l'un de l'autre.

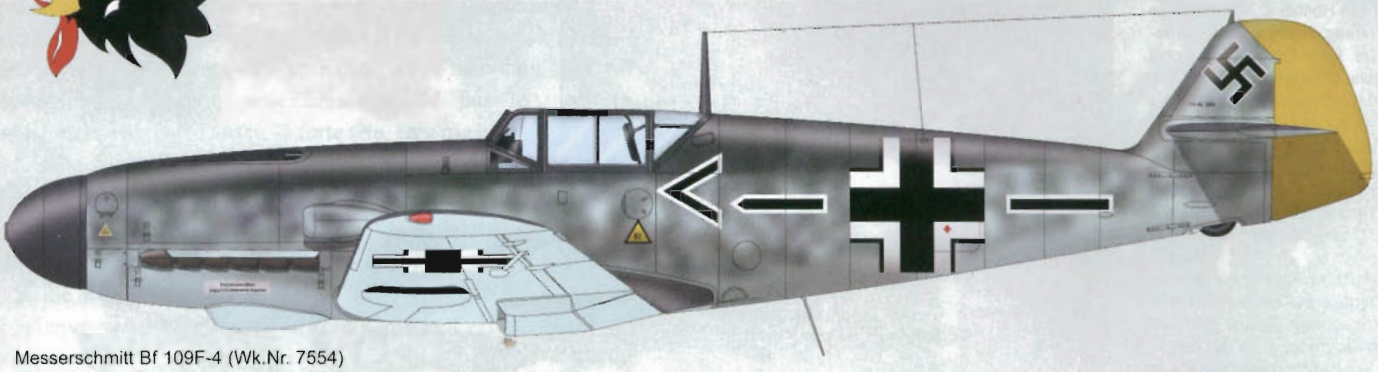
LA CURÉE

Des attaques de diversion sont montées par les Anglais pour attirer les chasseurs allemands de la JG 2 hors de leur terrain de Triqueville, près de Pont-Audemer, de Beaumont-le-Roger, près de Bernay, d'Evreux, de St-André de l'Eure, terrains qui se trouvent sur la route des Lancaster. Malheureusement, il se produit un décalage de minutage entre les raids de diversion et le passage des bombardiers et lorsque les six Lancasters guidés par Nettleton survolent l'aérodrome de Beaumont-le-Roger, ils rencontrent les Bf 109 revenant de Rouen qui se préparent à atterrir.

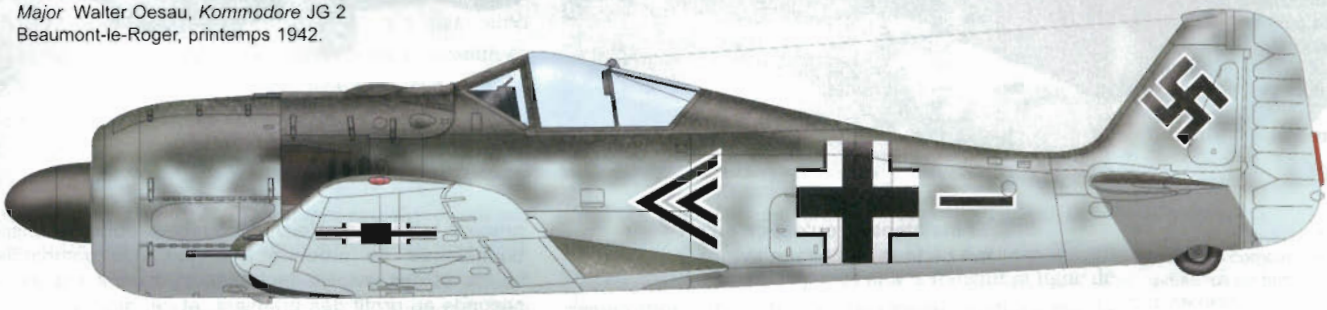
La JG 2 « Richthofen » est la « crème » de la chasse allemande. Elle a été ou est encore l'unité d'as comme Helmuth Wick, descendu sur la Manche le 28 novembre 1940 alors qu'il commandait l'escadre, Wilhelm Balthazar, lui aussi descendu à la tête de la JG 2, le 3 juillet 1941, Walter Oesau qui a remplacé Balthazar, Erich Leie, Karlheinz Greisert, Egon Mayer, Kurt Buhlingen, Erich Rudorffer... Les Bf 109 se ruent sur les Lancaster. Les Britanniques ont immédiatement resserré leur dispositif pour mieux se défendre. Ils sont en position d'infériorité car les Allemands tirent à 800 mètres avec leur canon de 20 mm dans le moyeu de l'hélice et dégagent alors que les Lancaster répondent avec leurs mitrailleuses de 7,7 mm qui ne portent qu'à 300 ou 400 mètres. Ça, les bureaux là-bas le savaient déjà en Angleterre, mais la preuve est faite une fois de plus : des bombardiers même bien armés ne peuvent résister à des attaques de chasseurs résolus en plein jour. Le *Hauptmann* Greisert, *Kommandeur* du II./JG 2 en tête de ses pilotes, s'approche de l'avion piloté par le *Warrant-Officer* J.F. Beckett (DFM) (4), le KM-V/L7565 (5). Une flamme jaillit d'un des moteurs, grossit et augmente, met le feu aux réservoirs puis gagne le fuselage. Bientôt, l'avion se transforme en torche. Jack Currie, un ancien pilote de Lancaster, dans son livre « *Augsburg Raid* », décrit la mort de l'appareil : « *V-Victor [indicatif phonétique de l'avion] laboura un noir sillon dans un champ, s'écrasa contre un bosquet d'arbres et trente tonnes d'acier et d'aluminium, de bois et d'appareillage, de carburant et de caoutchouc, de munitions et d'explosifs, tout ceci et en plus 7 hommes d'équipage se désintégrèrent en petits débris* ». L'avion de Beckett tombe sur le bord de la D 840 Conches-Le Neubourg à 500 mètres du carrefour de Dieu L'Acroisse.

C'est maintenant le tour de l'avion du *Warrant-Officer* H.V. Crum (DFM). Le fuselage du KM-T/L7548 est bientôt déchiré par les obus du *Feldwebel* Bosekert. Mais Crum est un « vieux » pilote de 30 ans très expérimenté. Il fait tout d'abord larguer les bombes qui rebondissent sur le sol sans exploser. Bien que légèrement blessé, il maîtrise l'appareil, choisit un champ sans arbres, sans animaux, sans obstacles et réussi un parfait atterrissage sur le ventre. Crum descend alors de l'appareil comme il descendrait d'un autobus à Picadilly. Les autres le suivent. Le *Sergeant* B.A. Dowty, coincé dans la tourelle de nez, se débat comme un diable dans un bénitier. Il ne sait pas que les bombes ont été larguées mais il sait qu'elles sont réglées pour exploser avec sept secondes de retard et pense qu'elles vont exploser. Ses équipiers le délivrent et, après avoir fait sauter les charges prévues pour détruire le radar et l'IFF (6), ils s'activent à mettre le feu à l'avion, pour éviter qu'il ne tombe aux mains de l'ennemi.

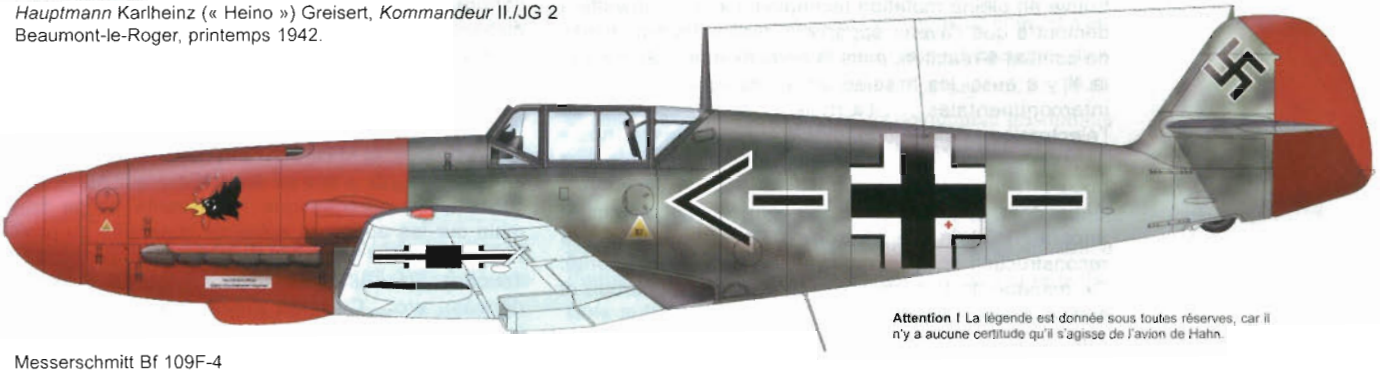
Un Bf 109F du *Stab*/JG 2. Fréquemment attribué à Oesau, cet appareil est plus vraisemblablement celui de l'*Oberfeldwebel* Günther Seeger, appartenant au *Stabschwarm* de la JG 2. (Photo O. Happel)



Messerschmitt Bf 109F-4 (Wk.Nr. 7554)
Major Walter Oesau, *Kommodore* JG 2
Beaumont-le-Roger, printemps 1942.

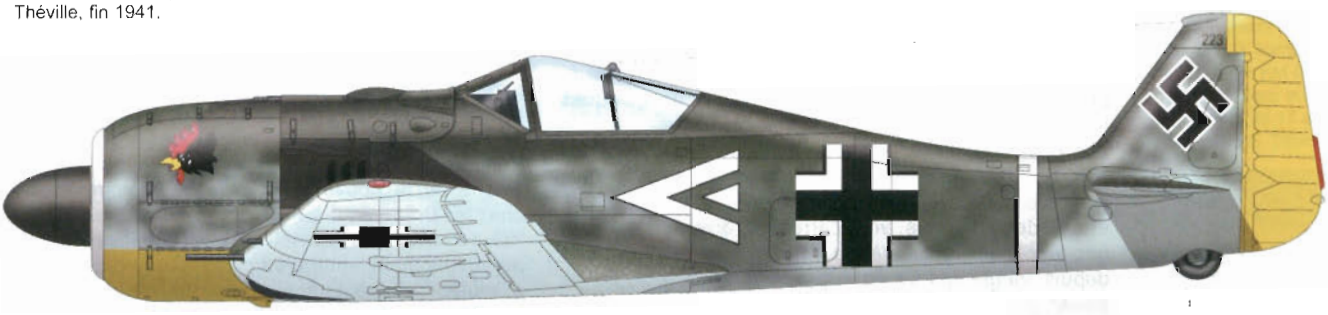


Focke-Wulf Fw 190A-3
Hauptmann Karlheinz (« Heino ») Greisert, *Kommandeur* II./JG 2
Beaumont-le-Roger, printemps 1942.

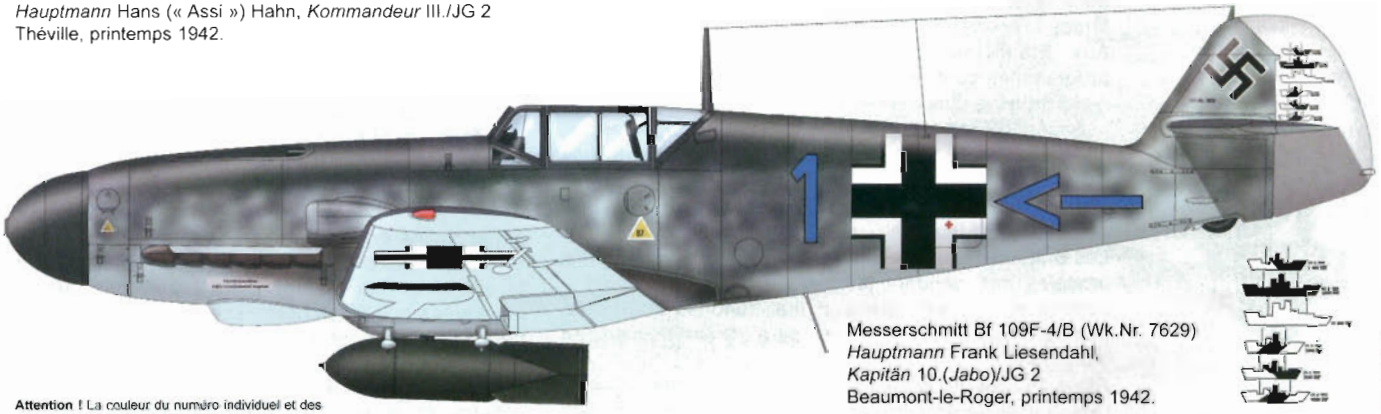


Attention ! La légende est donnée sous toutes réserves, car il n'y a aucune certitude qu'il s'agisse de l'avion de Hahn.

Messerschmitt Bf 109F-4
Hauptmann Hans (« Assi ») Hahn, *Kommandeur* III./JG 2
Théville, fin 1941.



Focke-Wuld Fw 190A-3 (Wk.Nr. 223)
Hauptmann Hans (« Assi ») Hahn, *Kommandeur* III./JG 2
Théville, printemps 1942.



Attention ! La couleur du numéro individuel et des chevrons est donnée sous toutes réserves.

Messerschmitt Bf 109F-4/B (Wk.Nr. 7629)
Hauptmann Frank Liesendahl,
Kapitän 10.(*Jabo*)/JG 2
Beaumont-le-Roger, printemps 1942.

P-A. Tilley © 02.00

Un Halifax C.VIII dans les années de l'immédiat après-guerre. La version de transport se distingue, bien évidemment, par l'absence d'armementmais aussi par la présence d'un panier ventral. Bien que totalement inadaptée à son nouveau rôle, la version de transport sera vendue à plusieurs exemplaires à la BOAC. Les Britanniques, qui avaient tout misé sur les bombardiers stratégiques jusque dans les derniers mois de la guerre, se sont retrouvés brutalement confrontés à un manque cruel d'avions de transport, au moment où l'avenir des lignes commerciales était en train de se dessiner. (Imperial War Museum)

Et maintenant, qu'est-ce qu'on fait de tous ces beaux avions ?

La fin des hostilités survient alors que l'aviation se trouve en pleine mutation technologique. La Luftwaffe a démontré que l'avenir appartient désormais aux avions de combat à réaction, mais la révolution ne s'arrête pas là. Il y a aussi les missiles air-sol et air-air, les fusées intercontinentales, l'arrivée progressive de l'électronique embarquée, même si le mot reste encore à inventer, et bien d'autres innovations qui vont bouleverser l'univers du combat aérien.

Cependant, pour l'industrie aéronautique, cet avenir est encore lointain. En Europe, l'heure est à la reconstruction et le réarmement n'est pas une priorité. On manque de tout, de pain, de viande, de charbon et surtout d'argent.

Aux États-Unis, les programmes de construction aéronautique sont brutalement arretés. Les commandes en cours portant sur plusieurs dizaines de milliers d'avions sont résiliées du jour au lendemain. Qu'on en juge par ces quelques exemples : 7 150 F8F, 4 800 A-26, 4 772 P-51, 5 092 B-29, 5 168 B-24, la totalité du programme du B-32 passent à la trappe en quelques mois.

Les usines ne sont pas les seules touchées, car les bureaux d'études subissent également des coupes sombres dans leurs rangs. Quelques constructeurs US, et non des moindres, vont carrément disparaître. Piégé par le succès inespéré du P-40, Curtiss avait perdu depuis longtemps le contact avec la technologie de pointe; la firme ne survivra pas aux déboires de son dernier espoir, le XP-87 Blackhawk. Bell se reconvertira dans la construction d'hélicoptères et plusieurs autres firmes fusionneront.

Aux États-Unis comme en Grande-Bretagne, les programmes sont recentrés en priorité sur les modèles à réaction les plus prometteurs. Cependant, comme les marchés d'exportation ne peuvent pas absorber les surplus d'avions conventionnels existants, la production de ceux-ci se poursuit dans le but de maintenir les effectifs opérationnels à niveau en attendant l'arrivée des nouveaux matériels.

Les Britanniques poursuivent la construction de certains modèles nés pendant la guerre – et même avant – comme le Tempest, jusqu'en mai 1946 ou le Spitfire, dont l'ultime version, le Mk. 24, sera construitte jusqu'en mars 1948.

Alors que les Américains ont commencé, dès 1944, à préparer la période de l'après-guerre, les Britanniques n'y ont songé que dans les dernières semaines qui ont précédé la chute du Reich. Incapables, pour des raisons budgétaires, de produire à la fois des bombardiers lourds et des avions de transport, ils ont sacrifié les seconds au profit des premiers, et ce, alors même que l'issue du conflit ne faisait plus aucun doute. Lorsque les canons se taisent en Europe, les Britanniques ne disposent d'aucun avion équivalent au C-47, ni aux autres modèles qui ne vont pas tarder à faire les beaux jours des compagnies aériennes transatlantiques.

La France se relève difficilement de l'occupation. Les bureaux d'études ont été tenus à l'écart de l'évolution de la technologie et si certains ont développé des concepts intéressants, ils n'ont pu les valider sur le terrain. La construction aéronautique renaissante va se faire la main sur les appareils autrefois construits au profit de l'occupant, Fw 190 (alias NC-900), Ju 52 (AAC1 Toucan), Bf 108 (Nord 1000), Fi 156 (MS 500 et dérivés), etc... C'est un début, mais c'est nettement insuffisant pour redonner à la construction aéronautique française sa place d'avant-guerre, en tête des industries de pointe.

Cependant, l'avion à réaction ne va pas résoudre tous les problèmes qui se posent à une aviation militaire. Deux appareils, dont les programmes ont été lancés pendant la guerre, vont démontrer que les besoins en avions conventionnels existent : le B-26 Invader et le AD-1 Skyraider.

Pendant la montée en charge de la production des avions de la nouvelle génération, Vampire et Meteor chez les Britanniques, P-80 et P-84 chez les Américains, Yak-15 chez les Soviétiques, les principales forces aériennes maintiennent en première ligne des appareils à moteur conventionnel. Bientôt, le surplus va être proposé à l'exportation, chaque pays en inondant sa sphère d'influence. Il est donc tout à fait logique de retrouver des Spitfire en Égypte, des Sea Fury au Pakistan et en Birmanie, des Tempest en Inde, des P-51 aux Philippines, des P-47 en Amérique du Sud, des Yak-9 en Hongrie, des Il-2 en Pologne...

Pour mieux asseoir leur domination en Europe occidentale, les États-Unis de vont pas tarder à créer le Plan d'Assitance Mutuelle, volet militaire du plan Marshall, qui leur permettra de céder de nombreux appareils qui, sinon, auraient terminé leur carrière dans la naphtaline en attendant de passer au pilon.

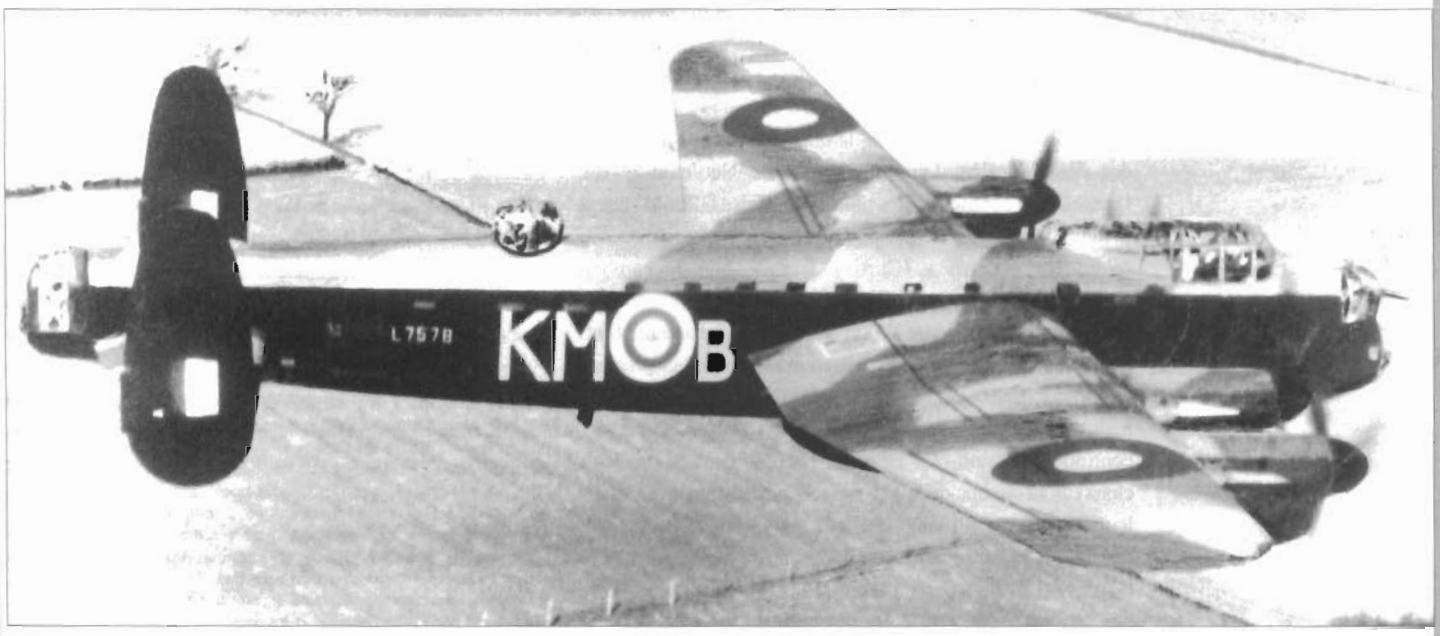
Ces appareils datant de la Seconde Guerre mondiale feront ainsi les beaux jours de forces aériennes naissantes et même convalescentes, comme l'armée de l'Air ou l'aéronautique Navale françaises. Certains seront même engagés dans des conflits locaux ou dans des guerres coloniales – et même pendant les phases initiales de la guerre de Corée, justifiant ainsi le vieil adage anglais : *an old soldier never dies*.

Mais les fusées du pistolet Very (7) n'arrivent pas à percer les tôles. Ils s'acharnent avec une hache de secours et finalement l'essence coule à flots sur le sol. Mais les allumettes étant interdites à bord, ils ne peuvent l'enflammer. C'est un petit détail oublié par le règlement ! Seul, Bert Dowty, la forte tête, en a quelques unes cachées dans le fond d'un paquet de cigarettes. Il en gratte une et la lance sur l'essence qui continue de couler. L'avion s'enflamme d'un seul coup. Les aviateurs anglais repoussent les habitants du petit village de Folleville tout proche qui se dirigent vers eux, car les munitions commencent à exploser et ils s'enfuient vers le bois qui borde le champ. Crum lui, court vers la ferme de Bois-Normand toute proche. Il n'a pas suivi l'équipage car un autre Lancaster est tombé presque en même temps qu'eux et un gros nuage s'élève au loin. C'est l'avion du *Flight-Lieutenant* R.R. Sandford (DFC) qui pilote le KM-P/R5506. L'avion, touché à mort, a éventré le sommet d'un bâtiment de la ferme et s'est désintégré dans un océan de flammes et d'explosions sur plus de 100 mètres. Mais Crum n'arrivera pas jusqu'aux débris. Il se rend compte de loin que plus personne n'est vivant et puis il y a tous ces civils qui accourent très vite rejoints par les premières voitures allemandes qui ont suivi le combat à la radio. Crum s'éclipse et se cache dans une grange où les Allemands l'arrêtent le lendemain matin. Dans les réunions d'anciens prisonniers de guerre, Crum a toujours été entouré de la chaleureuse reconnaissance des anciens membres de son équipage auxquels il a sauvé la vie grâce à son impeccable atterrissage.

La rafale d'obus qui a abattu le Lancaster de Sandford a été tirée par l'*Unteroffizier* Pohl du 5./JG 2. Jack Currie raconte : « *Pour lui, ce serait un moment de triomphe. Il y aurait des festivités à Beaumont-le-Roger, avec des gâteaux et du vin, peut-être du champagne et une soirée mémorable car c'est lui qui vient d'obtenir la 1 000ème victoire de la Richthofen et il sera le héros de la fête* ». Quant aux camarades de Crum, ils vont suivre un périple rocambolesque. D'abord cachés et hébergés par une agricultrice du coin, ils vont errer pendant une quinzaine de jours pour être de nouveau recueillis par un autre agriculteur normand. Là, ils sont pris en charge par un réseau de la Résistance qui les aide à franchir la ligne de démarcation. Mais ils sont finalement capturés par la police de Vichy à Limoges et emprisonnés près de Nice. Quand les Italiens envahissent cette zone de concert avec les Allemands en novembre 1942, ils sont emmenés dans un camp de prisonniers en Italie. En septembre 1943, quand l'Italie sort de la guerre, ils deviennent prisonniers des Allemands qui les emmènent dans un camp en Allemagne puis en Pologne.

Pendant ce temps, les trois autres Lancaster poursuivent leur route. Ils s'attendent d'un instant à l'autre à être exécutés. La rapidité avec laquelle les trois autres ont été abattus ne leur laisse absolument pas d'espoir. Mais pourquoi donc les chasseurs allemands ne poursuivent-ils pas leurs attaques ? Ne serait-ce pas parce que le *Major* Oesau peu à peu se rapproche et va bientôt intervenir. Ses pilotes veulent lui laisser acquérir une nouvelle et superbe victoire, sa 101ème et qui plus est, son premier quadrimoteur. Walter Oesau les rejoint alors qu'ils ne sont plus loin du

Champagne !
La 1 000ème victoire de la JG 2 est fêtée comme il se doit, en présence de nombreuses personnalités de la Luftwaffe. On reconnaît, au centre en blanc, Walter Oesau.
(Photo DR)



Le Lancaster L7578 fut utilisé à l'entraînement par le *Squadron Leader* J.D. Nettleton et c'est sur un autre KM-B, le R5508, qu'il participera au raid sur Augsbourg, le 17 avril 1942.
(Collection A. Thomas)

Le *Squadron Leader* John D. Nettleton, récipiendaire de la *Victoria Cross*, la plus haute distinction de l'Empire britannique, généralement décernée à titre posthume. Sa conduite exemplaire et son courage lors de la mission du 17 avril 1942 lui ont valu cet honneur. Il sera tué lors d'un raid de nuit sur Turin, en juillet 1943. (Collection A. Thomas)

terrain d'Eveux. Il ajuste immédiatement l'avion du *Sergeant* G.T. Rhodes, le KM-H/L7536. Par esprit chevaleresque, peut-être, de façon à mériter sa victoire devant les autres chasseurs, peut-être aussi parce que son canon de 20 mm n'est pas approvisionné, il s'approche tout près du Lancaster. Il l'attaque avec ses mitrailleuses en balançant son Bf 109 de droite à gauche dans les terribles turbulences provoquées par les quatre moteurs Merlin, de façon à être sûr de toucher un moteur. Jack Currie relate : « *La mort de* H-Howe *fut terrible à voir. Tout d'abord il prit de la vitesse comme si la manette des gaz avait été poussée à fond. Puis, il se dressa comme un animal effrayé et vira à gauche jusqu'à se diriger directement vers Nettleton et Garwell. Ces derniers ne pouvaient savoir si Rhodes maîtrisait encore l'appareil ou si celui-ci volait tout seul et ceci ne sera jamais connu. Dans* B-Baker *et* A-Apple, *les membres d'équipage qui pouvaient suivre le combat étaient comme paralysés et retenaient leur souffle. Ils virent le monstre en feu plonger vers eux . Il semblait que l'appareil cherchait à s'agripper à eux comme un homme qui se noie tente de saisir quelque chose qui flotte. Puis ce fut la chute et il s'écrasa au sol, se tordant sur lui-même et disparaissant dans un kaléidoscope de flammes, d'étincelles et de fumée* ». Il est 16h55.

L'ACCALMIE

La victoire de Oesau acquise, la meute se relance à l'assaut des deux derniers Lancaster, celui de Nettleton et de Garwell, qui sont touchés à plusieurs reprises. Sur les deux avions, des tôles à moitié déchirées « *battent comme les ailes d'un moineau* » (Currie). Tout à coup, le combat cesse et en quelques secondes, le ciel est vide. Tous les Messerschmitt, risquant d'être à court de carburant, font demi-tour et atterrissent sur le terrain d'Eveux tout proche. Les deux Lancaster restant, avec un courage inouï et malgré les ordres de faire demi-tour en cas de pertes, continuent le raid. Ils ne vont plus rencontrer un seul chasseur au-dessus de la France occupée et pourront lâcher leurs bombes sur l'usine M.A.N., malgré une flak intense qui réussit à abattre le KM-A/R5510 du *Flying-Officer* A.J. Garwell (DFM). Il y a quatre tués et trois prisonniers. Les six Lancaster du N° 97 *Squadron*, qui n'ont subi aucune attaque, arrivent sur l'objectif aussitôt après Nettleton, larguent leurs bombes mais sont, eux aussi touchés par la *flak*. Les Lancaster OF-K/L7573 du *Squadron-Leader* J.S. Sherwood (DFC) et l'OF-P/R5513 *Warrant-Officer* T.J. Mycock sont abattus à proximité d'Augsbourg. Seul Sherwood survit sur les quatorze membres d'équipage et devient prisonnier de guerre. Les quatre derniers Lancasters, dans la nuit qui les protège, rentrent à leur base et atterrissent entre 22h57 et 23h25. Quant à Nettleton, le compas de son appreil est déréglé. Son radio le *Sergeant* C.F. Churchill lance de frénétiques SOS pour qu'on les guide. Finalement, le Lancaster atterrit sur un terrain de secours de la côte de la mer d'Irlande, très loin de sa base, à 0h50, près d'une heure et demie après les autres. Le *Squadron-Leader* J.D.Nettleton seradécoré de la Victoria Cross, la plus haute distinction anglaise et périra au cours d'un raid sur Turin servant au sein du même escadron (8). Trois autres membres d'équipage reçoivent la DFC et quatre la DFM. Maigre consolation, car ce raid coûte cher à la RAF : 7 Lancaster sur 12 engagés, 37 aviateurs tués, dont trois Canadiens de la RCAF, un Néo-zélandais de la RNZAF et un Américain servant dans la RCAF (9). À cela, il faut ajouter 12 autres membres d'équipage faits prisonniers. Ce sont donc 49 aviateurs qui sont perdus sur 85 qui ont participé au raid. Les dégâts causés à l'usine M.A.N. ne furent pas à la hauteur des espoirs, ceci principalement à cause de la perte d'un tiers de l'effectif de bombardiers avant d'arriver sur l'objectif. Cependant, les effets psychologiques sur la population allemande qui se croyait à l'abri dans cette région du sud de l'Allemagne furent importants (10).

Au delà de la 1 000ème victoire de la JG 2, ce raid est bien représentatif des efforts consentis par la RAF pendant la guerre pour attaquer l'Allemagne et pour la fragiliser. Ces 7 Lancaster et ces 37 hommes ne sont finalement qu'une infime partie des 3 500 Lancaster détruits pendant la guerre et des 55 000 hommes tués dans le cadre des missions du *Bomber Command*.

NOTES

(1) *Schwarzmann* : homme en noir. Mécaniciens de la Luftwaffe, ainsi appelés à cause de la couleur de leur combinaison de travail.

(2) À l'origine le Lancaster devait s'appeler Manchester Mk.III, mais à cause de l'impopularité du nom suite à l'expérience du Mk.I, il fut décidé de rebaptiser le Manchester Mk .III en Lancaster Mk.I. Le Manchester connut de grave problèmes liés à la fiabilité de ses moteurs Rolls-Royce « Vulture ». Tous les premiers Lancaster furent produits sur des contrats de Manchester transformés. [NDLR]

(3) DFC : *Distinguished Flying Cross*

(4) DFM : *Distinguished Flying Medal*, l'équivalent de la DFC, mais décernée aux sous-officiers.

(5) KM est le code attribué au N° 44 (Rhodesian) *Squadron*. Le code du N° 97 *Squadron* est OF.

(6) IFF : *Identification Friend or Foe*, équipement électronique d'interrogation permettant d'identifier à distance les avions amis ou ennemis repérés par le radar.

(7) Pistolet lance-fusées.

(8) À bord du Lancaster Mk.I KM-Z/ED331 dans la nuit du 12 au 13 juillet 1943. Tout l'équipage périt.

(9) Plusieurs centaines d'Américains s'enrôlèrent pour combattre l'Allemagne dans les rangs alliés et ce dès 1939, avant l'entrée en guerre des États-Unis. Ceux qui s'engagèrent comme navigants le firent pour la plupart dans la RCAF du Canada voisin. L'Américain en question est le *Flight-Sergeant* J.G. Donoghue de l'état de New York [NDLR].

(10) Suite à ce désastre, le gouvernement britannique demanda des explications à Harris sur les raisons de ce raid. Il répondit sèchement, semble t-il, que ce raid avait été dicté par des considérations d'ordre purement tactiques. L'affaire se termina le 2 mai, quand les correspondances s'interrompirent. Harris fera d'autres « expériences » par la suite avec des résultats sanglants. Il reste aujourd'hui un personnage très controversé en Grande-Bretagne et les pays du Commonwealth [NDLR].

La chasse française 1939 - 1945 (12)

Le GC III/3

Le 27 août 1939, les unités de l'armée de l'Air reçoivent l'ordre de gagner leur terrain de campagne dès le lendemain matin. À Dijon-Longvic, le GC III/3 commandé par le capitaine Travers se dispose à rejoindre Salon-de-Provence. À huit heures, le 28 août, les deux escadrilles décollent. Marcel Soulages, alors sergent à la 6ème escadrille, rapporte la suite :

« Le ciel était immensément bleu et le soleil brillait. Le groupe prit la direction du sud. Parvenus à 1 000 mètres d'altitude, nous abandonnâmes la formation serrée pour une formation de navigation. J'étais l'équipier droit du capitaine Chiavarini, commandant l'escadrille; le sergent Jeannaud était son équipier gauche.

« Dix minutes environ après le départ, on aperçut en dessous une immense nappe de brouillard s'étendant presque à l'infini, mais au-dessus, le ciel était toujours bleu et la visibilité parfaite dans tous les sens. Ce fut alors que le capitaine Travers, faisant état d'une pression d'huile à zéro, fit demi-tour. Il passa le commandement du groupe au capitaine Monjean, son adjoint. Ce dernier, qui n'avait pas préparé son voyage au compas, fut pris au dépourvu et éprouva bien du mal à s'orienter. Afin de poursuivre la route en navigant à vue, il décida de passer sous la crasse. Par un battement d'ailes, il intima au groupe de reprendre la formation en patrouille serrée et il piqua alors résolument vers le sol.

« En ce qui concerne notre patrouille, nous avions également repris la formation serrée, c'est-à-dire à cinquante centimètres légèrement en arrière de l'avion du chef de patrouille et, comme tous les autres, nous piquions vers le sol. Quand nous entrâmes dans cette épaisse crasse, mon altimètre indiquait 400 mètres et, malgré notre proximité, je perdis brusquement de vue mon chef de patrouille. Je donnai une légère pression sur le palonnier pour m'en écarter. Tout à coup, j'aperçus un halo noir et, instinctivement, je tirai de toutes mes forces sur le manche à balai. Il était temps ! L'arrondi se fit sur la cime des arbres. Je tirai un peu plus et percutai la crasse dans le sens de la hauteur, retrouvant le ciel bleu et le soleil.

« J'inspectai alors les alentours pour voir si les autres pilotes avaient fait comme moi. Je vis deux MS.406 et, heureux de retrouver Chiavarini et Jeannaud, je m'en approchai pour m'apercevoir qu'il s'agissait en fait du lieutenant Patroux et du sergent Hurtin, qui avaient décollé après nous. Je me mis en patrouille avec eux. Quand Patroux me fit comprendre qu'il fallait passer sous le brouillard, je l'en dissuadai vivement. Il se rangea à mon avis et nous avons fait demi-tour sur Dijon.

« Pour ma part, je n'étais pas loin de croire que tout le reste du groupe avait percuté la planète. Lorsque nous arrivâmes à Longvic, il y avait pas mal de monde devant notre hangar, dont le lieutenant-colonel Lamon, commandant la 3ème escadre et le capitaine Travers. Jeannaud était là aussi, jaune comme un Chinois. Il se précipita vers moi pour me demander si je savais ce qu'était devenu le capitaine Chiavarini. Je lui dis qu'il était certainement mort et que je croyais que lui-même l'était également. Jeannaud m'expliqua qu'il avait redressé au ras d'un bosquet de noisetiers, dont il avait rapporté quelques branches accrochées à son radiateur. Je vis aussi le capitaine Trouillard (commandant la 5ème escadrille), qui était rentré en PSV au ras du sol après avoir arraché un poteau télégraphique avec son aile. Il avait réussi à regagner Longvic avec une encoche de plus de trente centimètres de profondeur au plan droit.

« Les nouvelles commencèrent à arriver. Le capitaine Chiavarini, le sous-lieutenant Rondot, le sergent Pizon avaient été retrouvés morts et le sous-lieutenant Mignot grièvement blessé (il sera amputé d'une jambe par la suite). Le sergent-chef Bourthoumieu et le sergent Claireaux avaient été blessés. Le capitaine Monjean s'était retourné dans un champ et fut sorti indemne de son avion; mais, il était temps, il commençait à bleuir.

« Les conclusions de la commission d'enquête ne furent jamais divulguées et, fait étrange, celle-ci n'interrogea aucun pilote sur les circonstances du drame. Testé par un mécanicien, l'avion du capitaine Travers avait retrouvé sa pression normale. Celui-ci devait être remplacé plus tard par le capitaine Richard à la tête du groupe ».

Sept avions du GC III/3 ont percuté le sol ce jour-là, au sud de Pierre-de-Bresse (Saône-et-Loire), faisant trois morts et quatre

Le sergent Marcel Soulages dans le MS.406 n° 467 (N-885). L'appareil, qui porte un « A » blanc dans un cercle derrière l'habitacle, est probablement celui du commandant de la 6ème escadrille. Victime d'un malaise cardiaque consécutif à une panne d'inhalateur en altitude, le 21 décembre 1939, Marcel Soulages quitte le front et est affecté comme instructeur au CIC de Montpellier-Fréjorgues. (M. Soulages)

blessés. C'est un véritable traumatisme pour les pilotes du groupe, moins d'une semaine avant la déclaration de guerre.

Peu avant la fin du mois de septembre, le groupe est affecté au Groupement de chasse n° 22, en renfort du GC I/3. Le 30 septembre, au retour d'une escorte d'un Mureaux, deux patrouilles sont attaquées par des Bf 109. Au cours du combat, le lieutenant Patrou est blessé au bras, tandis que l'adjudant Marias parvient à régler son compte à l'un des assaillants. Son Morane est alors pris pour cible par la *flak* et un éclat d'obus, qui a transpercé la plaque de blindage (!), s'incruste dans son parachute ! Marias rentre indemne, mais son avion est à réformer.

Le 16 octobre, l'adjudant-chef Leblanc et le sergent Soulages ouvrent le feu sur un avion de reconnaissance suspect. Il s'agit, malheureusement, d'un Mureaux 115 du GAO 1/520, qui réussit à se poser tant bien que mal avec un blessé à bord. Cinq jours plus tard, le GC III/3 perd trois avions sans intervention de l'ennemi : surpris par la nuit, les capitaine Rousseau-Dumarcet, adjudant Marias et sergent-chef Tourade se posent dans la nature.

Le 5 décembre, six pilotes tchèques sont affectés en renfort et partagés entre les deux escadrilles.

Mesure de discipline après la tragédie de fin août ? Les capitaines Travers et Montjean sont mutés le 12 janvier 1940, le premier comme adjoint au III/6, le second au CIC de Montpellier.

Le 2 mars, au cours d'une mission de protection d'un Potez 63.11, quinze Bf 109 attaquent plusieurs patrouilles du III/3. Dans la mêlée confuse, le sergent-chef Ribo est grièvement blessé. Il réussit à se poser près de Gros-Tenquin, mais il décède

Lecture de la carte avant une mission. De gauche à droite, le sous-lieutenant Sauvage, le lieutenant Bret et l'adjudant-chef Roger. Le GC III/3, dont les traditions n'avaient toujours pas été officiellement homologuées, répétait le chiffre individuel de l'avion là où, normalement, aurait dû se trouver l'insigne d'escadrille.

en fin d'après-midi des suites de ses blessures.

Plusieurs autres combats mettent aux prises le III/3 aux chasseurs et bombardiers allemands avant le 10 mai. S'ils ne permettent pas au groupe d'engranger de nouvelles victoires, l'un d'entre eux se termine tragiquement. Le 7 avril, le capitaine Richard, assailli à l'improviste par des Bf 109, tente un atterrissage de fortune, mais l'avion prend feu instantanément. Sans doute blessé, Richard ne peut sortir du brasier. Il est remplacé temporairement par son adjoint, le capitaine Louis Rousseau-Dumarcet.

Le 10 mai, le GC III/3 éclate. La 5ème escadrille est détachée à Norrent-Fontes, en complément du GC III/1 appelé à monter en Belgique en appui de la « manœuvre Dyle ». Le lendemain, le reste du groupe déménage à Maubeuge-Élesmes, en renforcement du Groupement de chasse n° 23 et du GC II/6. Cette situation aura des répercussions catastrophiques sur le matériel, car les deux détachements sont partis avec un effectif de mécaniciens réduit et un minimum de rechanges.

Le 12 mai, la 5ème escadrille suit le III/1 à Moerbecke, en Belgique. Une bagarre contre des Bf 110 se solde par la mort du lieutenant tchèque Beran, tué au combat d'une balle dans la tête près de Wetteren. Dans la soirée, l'escadrille reçoit l'ordre de gagner Maldeghem. Lors du transfert, une patrouille abat deux He 111. Le même jour, à l'aube, une patrouille de la 6ème escadrille engage le combat contre des He 111 protégés par des Bf 110. Le sous-lieutenant Isola est descendu en flammes et s'écrase près d'Avesnes.

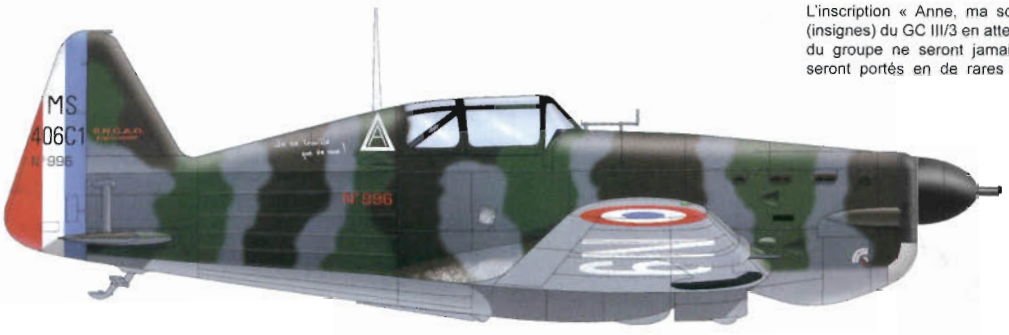
Le 13 mai est une grosse journée en ce qui concerne plus particulièrement la 5ème escadrille, toujours en renfort du III/1. En début de matinée, une patrouille triple se heurte à un groupe de He 111 au-dessus de Rosendaal, réussissant à en abattre un. Une heure plus tard, elle surprend une formation de 18 Bf 109 près de Bergen-op-Zoom. Dans la mêlée qui s'ensuit, trois 109 sont revendiqués. Le capitaine Trouillard rameute ses troupes et revient sur Rosendaal, où l'y attend une nouvelle formation de 109. Un nouveau combat acharné se déroule. Le sergent Jeannaud reçoit le crédit d'une victoire confirmée. Malheureusement, le capitaine Trouillard est porté disparu; son corps sera retrouvé en septembre 1941 près du village d'Etten, en Belgique. Selon les dires de Mme Lherbier-Montagnon, son appareil gisait à côté d'un Bf 109 qu'il avait abattu avant de succomber lui-même sous le nombre de ses adversaires. Cependant, sa victoire demeurera probable sur les tablettes officielles.

De son côté, la 6ème escadrille ne reste pas inactive. Six appareils, auxquels se sont joints trois du GC II/6, abattent un Hs 126 avant d'être attaqués par 15 Bf 109. L'adjudant-chef Leblanc et l'adjudant Marias sont sérieusement secoués et doivent se poser d'urgence en Belgique.

En fin d'après-midi, touché par la *flak*, le lieutenant de Chezelles doit sauter en parachute au-dessus du village de Jeumont. Suspendu à la toile, il est alors pris pour cible par des troupes françaises. Blessé d'une balle à la cuisse, il se pose sur un toit au milieu du village. Toute la population accourt à la curée. Fort heureusement, un officier met rapidement un terme à ce jeu de massacre. Soigné, Chezelles regagnera son unité le 1er juin.

Le 14 mai, la 5ème escadrille rentre à Beauvais. Le lendemain, les pilotes vont chercher quelques avions de renfort et, dans la soirée, la 6ème escadrille est repliée sur Vertain, près du Quesnoy, pour des raisons de sécurité. Il était temps ! Moins d'une demi-heure après le départ des avions, un violent bombardement fait

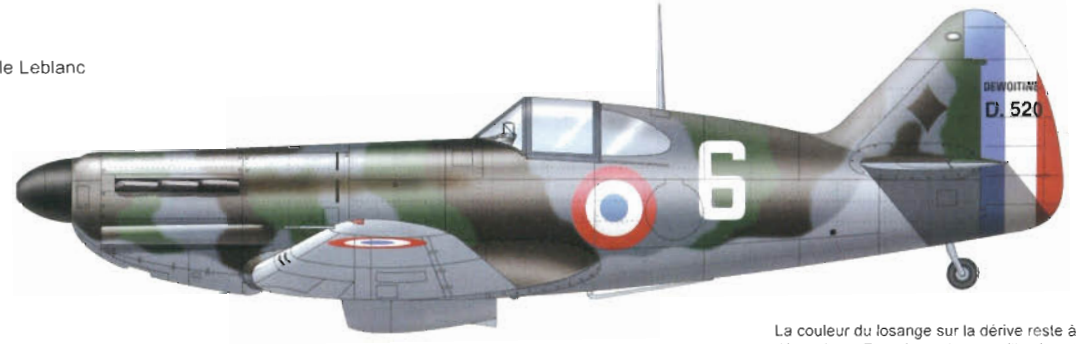
L'inscription « Anne, ma sœur Anne... » se réfère aux traditions (insignes) du GC III/3 en attente d'homologation. En fait, les insignes du groupe ne seront jamais entérinés officiellement et ceux qui seront portés en de rares occasions ont été peints de manière



Morane-Saulnier MS.406 n° 996 (N-986)
Capitaine Roger Trouillard
Commandant la 5ème escadrille GC III/3
Toul-Ochey, septembre 1939.

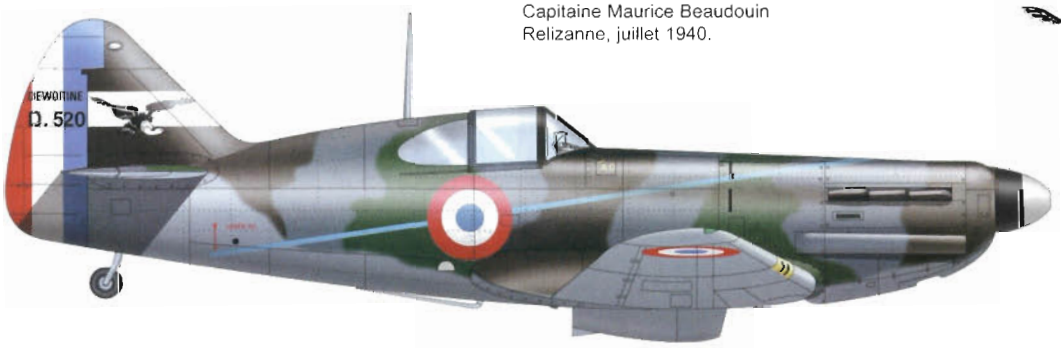
Morane-Saulnier MS.406 n° 546 (N-964)
GC III/3 5ème escadrille
Sergent Josef Hubacek
Avion endommagé en combat le 11.05.40.

Dewoitine D.520
GC III/3 5ème escadrille
Adjudant-chef Marie Émile Leblanc
Relizanne, fin juin 1940.



La couleur du losange sur la dérive reste à déterminer. En raison de sa taille, il est vraisemblable qu'il était destiné à recevoir l'insigne de l'escadrille.

Dewoitine D.520
GC III/3 5ème escadrille
Capitaine Maurice Beaudouin
Relizanne, juillet 1940.



P.-A. Tilley © 02.00

Le capitaine Louis Rousseau-Dumarcet, commandant la 6ème escadrille au début de la guerre, sera nommé à deux reprises à la tête du groupe. On le voit ici à l'automne 1939 sur l'empennage de son Morane n° 611. (SHAA)

27 tués parmi le personnel au sol.

Le 16 mai, de retour d'une mission à Maubeuge, l'adjudant Marias doit se poser sur le ventre, son train ayant refusé de sortir. Il part chercher un avion neuf et rentre peu de temps après le passage de bombardiers allemands. Une roue se bloque dans un trou de bombe et il brise à nouveau son avion !

Dans la soirée du 16, il ne reste plus au III/3 que 17 appareils, dont seulement 7 disponibles. Cependant, le lendemain des pilotes partent à Toulouse chercher un complément de neuf appareils, tandis que six nouveaux pilotes sont affectés. Parmi ceux-ci se trouve le sergent tchèque Karel Kuttelwascher, qui s'illustrera plus tard dans la chasse de nuit britannique.

Enfin, le 18 mai au matin, le III/3 est regroupé à Beauvais-Tillé. Il dépend désormais du Groupement de chasse n° 23. La journée du 19 mai est marquée par une intense activité, qui se solde par cinq victoires confirmées et une probable, au cours de 29 sorties. Le sergent Le Nigen obtient trois victoires, dont deux en participation.

Le 20 mai n'est guère plus calme, bien que la 6ème escadrille ne dispose plus que de cinq Morane en état de vol. Vers 10h30, neuf Morane du III/3 renforcés par deux patrouilles du III/2 interceptent neuf He 111. Le lieutenant Behal et l'adjudant-chef Roger se relaient pour abattre l'un d'eux au nord-est de Péronne. Une poursuite effrénée permet à la patrouille Le Nigen, Marias, Sauvage et Kratkoruky d'envoyer un second Heinkel percuter une ferme près de Monchy-Lagache.

En fin d'après-midi, des He 111 protégés par des Bf 110 se présentent pour bombarder le terrain. Dix pilotes décollent aussi vite qu'ils le peuvent. Jeannaud, Caseneuve et Bekiarian s'en prennent à un 110, qui reçoit le coup de grâce de la part du sergent Le Nigen. Le sergent Bekiarian est attaqué plein arrière par un autre chasseur allemand et doit sauter en parachute hors de son avion en flammes. Le Nigen se retrouve isolé au milieu d'une dizaine de 110; il parvient à en descendre un avant d'être contraint de sauter en parachute.

« *Ces cochons de bombardiers sont des lions*, explique-t-il à son retour au terrain. *Ils ont eu le culot de m'attaquer* ». Le Nigen avait confondu les Bf 110 avec des Do 17 !

Dans la soirée du 20, le GC III/3 déménage pour Cormeilles-en-Vexin, abandonnant derrière un certain nombre d'avions indisponibles, que la compagnie de l'Air, quelque peu nerveuse, s'empresse d'incendier. Au cours des trois jours qui suivent (21, 22 et 23 mai), l'activité est considérablement ralentie par manque d'avions en état de combattre.

Dans la grisaille ambiante arrive enfin une nouvelle réconfortante. Le 23, un détachement se rend à Toulouse pour commencer sa transformation sur Dewoitine 520. En fait, ce n'est pas une vraie surprise, puisque le III/3 avait déjà reçu trois appareils d'instruction le 19 avril. Cependant, la formation des pilotes avait été perturbée par des ennuis mécaniques; en outre, l'un des appareils (n° 29), endommagé par un bombardement, avait dû être détruit à Beauvais le 21 mai.

Pendant ce temps, le reste du groupe continue à se battre. Le 24 mai, à 13h40, une patrouille triple est attaquée par des Bf 110. Le sous-lieutenant tchèque Kruml doit se poser en rase campagne près de Compiègne, mais les sergents Firminhiac et Bekiarian sont portés disparus. Leur dépouille sera découverte après l'armistice par Mme Lherbier-Montagnon, l'une près de Vaires-sous-Corbie, l'autre à Demuin.

Le 25 mai, tandis que la 5ème escadrille part pour Toulouse, six nouveaux Morane 406 arrivent en renfort. Ce nouvel éclatement du groupe s'avère préjudiciable à son rendement. Il aurait été préférable d'envoyer la totalité du groupe à Toulouse, alors que les éléments demeurés au front ne disposent pas du personnel ni du matériel suffisants pour mener à bien les missions imparties.

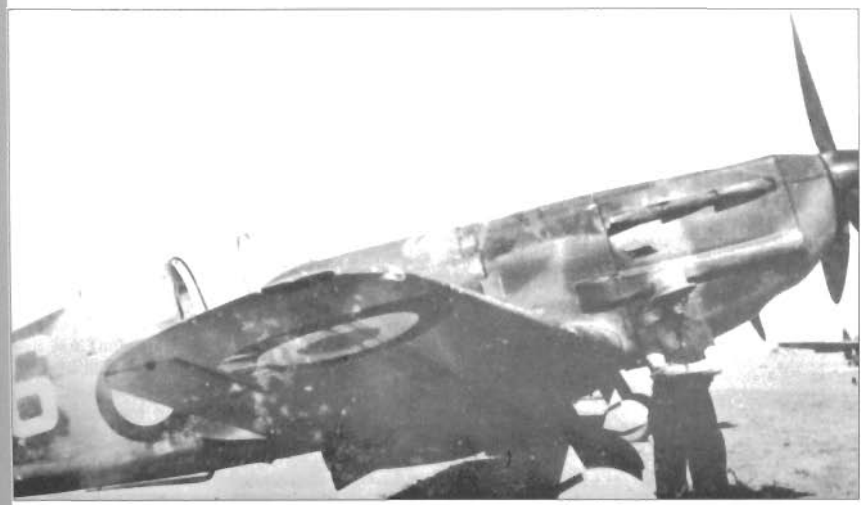
Détachée pour la journée du 29 mai à Persan-Beaumont, la 6ème escadrille se heurte à une douzaine de Bf 109 qui mettent à mal deux Morane, sans contre-partie. Les deux jours suivants, le III/3 est renforcé successivement par les GC I/6 et III/7.

Le 2 juin, 13 D.520 en provenance de Toulouse se posent à Cormeilles. Malheureusement, l'un des Tchèques, le sergent Josef Novak, s'est tué au décollage de Francazal. Le lendemain, c'est au tour de la 6ème escadrille de partir à Toulouse.

Le 5 juin, en début de matinée, une patrouille intercepte un Do 17 isolé, qui est finalement abattu près de Frévent. Au début de l'après-midi, six D.520 assurent une protection sur zone pour des LeO 451 entre Athies et Péronne. En route, les pilotes aperçoivent des D.520 (GC II/7) aux prises avec des Bf 109. Passant outre l'ordre de ne pas intervenir, le sergent Caseneuve rompt la formation et plonge dans la mêlée. Mal lui en prend, il est mis en flammes et, gravement brûlé, il évacue en parachute près de Compiègne. Il sera néanmoins crédité de deux victoires sûres au cours de ce combat qui n'est autre que celui où Werner Mölders a été abattu.

Le 6 juin, le GC III/3 reçoit l'ordre de gagner Illiers-l'Évêque, terrain où le seigle n'a pas encore été fauché et qui, de ce fait, ne peut pas accueillir dans l'immédiat le moindre avion de combat ! Réduite à sept appareils, une patrouille du

L'adjudant-chef Marie-Émile Leblanc devant son D.520 « 6 » à Relizanne, en juillet 1940. Il devait se tuer lors d'un vol d'entraînement le 28 janvier 1944 avec le GC II/3 *Dauphiné*. (SHAA)



MATÉRIEL

Morane 406		- 06.40
Dewoitine 520	04.40	- 08.40

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Travers		- 12.01.40
Cne Richard	15.01.40	- 07.04.40
Cne Rousseau-Dumarcet		
	07.04.40	- 30.04.40
Cne Le Bideau	01.05.40	- 20.06.40
Cne Rousseau-Dumarcet		
	20.06.40	- 25.08.40

Commandant 5ème escadrille

Lt (Cne) Trouillard		- 13.05.40
Cne Beaudouin	13.05.40	- 25.08.40

Commandant 6ème escadrille

Cne Rousseau-Dumarcet		- 16.01.40
Cne Duval	04.02.40	- 25.08.40

VICTOIRES

Drôle de guerre	1
Campagne de France	31,5

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 7

(S/C Ribo, 02.03.40 - Cne Richard, 07.04.40 - Lt Beran, S/Lt Isola, 12.05.40, Cne Trouillard, 13.05.40, S/C Firminhac, Sgt Bekiarian, 24.05.50)

TERRAINS

03.09.39	Salon-de-Provence (13)
23.09.40	Toul-Ochey (54)
10.04.40	Beauvais (60)
10-14.05.40	5e esc. Norrent-Fontes (62) puis Moerbecke & Maldeghem (B)
10-18.05.40	6e esc. Maubeuge (59)
21.05.40	Cormeilles-en-Vexin (95)
07.06.40	Illiers-l'Évêque (27)
11.06.40	Germinon (51)
	La Chapelle-Vallon (10)
12.06.40	Montargis (45)
13.06.40	Avord (18)
14.06.40	Le Grand Maleray (18)
16.06.40	Perpignan (66)
19.06.40	6e esc. Alger (Alg.)
20.06.40	5e esc. Bône (Alg.)
22.06.40	Relizanne (Alg.)
25.08.40	Dissolution

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

30.09.30	Adj Marias	Bf 109	Bischmischeim (D)
11.05.40	Sgt Le Nigen	He 111	Wingen (B)
	Sgt Hubacek	Bf 109	Maastricht (B)
	Cne Slouf	Bf 109	Maastricht (B)
12.05.40	Cne Trouillard	He 111	Wœus-Dré (B)
	Lt Marin		
	S/Lt Sauvage		
	Sgt Stehlik		
	Sgt Jeannaud		
	Sgt Le Nigen		
	Sgt Rebillat		
	Cne Trouillard	He 111	Wœus-Dré (B)
	Lt Marin		
	S/Lt Sauvage		
	Sgt Stehlik		
	Sgt Jeannaud		
	Sgt Le Nigen		
	Sgt Rebillat		
13.05.40	Sgt Rebillat	He 111	Emb. Escaut (B)
	A/C Roger	Bf 109	Rosendaal (NL)
	A/C Roger	Bf 109	Rosendaal (NL)
	Sgt Le Nigen	Bf 109	Rosendaal (NL)
	Sgt Jeannaud	Bf 109	Rosendaal (NL)
	Adj Marias	Hs 126	Tirlemont (B)
	Lt de Chezelles		
	Sgt Hurtin		
	GC II/6		
14.05.40	Lt Cizek	Do 17	Namur (B)
	S/Lt Mine		
	Sgt Keprat		
15.05.40	A/C Leblanc	Do 17	Bruxelles (B)
	S/Lt Bevillard		
	Sgt Gouzy		
18.05.40	A/C Leblanc	Hs 126	Péronne (80)
19.05.40	Cne Duval	Hs 126	Le Quesnoy (80)
	Sgt Hurtin		
	Sgt Gouzy		
	Lt Clostres		
(suite)	Lt Cizek		
	S/Lt Bevillard		
	S/Lt Kruml		
	A/C Leblanc		
	Sgt Stehlik		
	Sgt Le Nigen		
	Sgt Le Nigen	Hs 126	Le Quesnoy (80)
	A/C Leblanc	He 111	Estrées-St D. (60)
	Sgt Le Nigen	Bf 109	Cambrai (59)
	A/C Roger		
	Sgt Kratkoruky		
	Lt Cizek	Do 215	Valenciennes (59)
	Cne Slouf		
	Lt Behal		
	Sgt Stehlik	Do 17	Hargnies (59)
20.05.40	S/Lt Behal	He111	Péronne (80)
	A/C Roger		
	Sgt Le Nigen	He 111	Monchy-Lag. (80)
	Adj Marias		
	S/Lt Sauvage		
	Sgt Kratkoruky		
	Sgt Le Nigen	Bf 110	Beauvais (60)
	Sgt Jeannaud		
	Sgt Bekiarian		
	Sgt Caseneuve		
	Sgt Le Nigen	Bf 110	Beauvais (60)
05.06.40	Cne Beaudouin	Do 17	Frévent (62)
	Sgt Stehlik		
	Sgt Caseneuve	Bf 109	É-St Denis (60)
	Sgt Caseneuve	Bf 109	É-St Denis (60)
06.06.40	Sgt Stehlik	Bf 110	Montdidier (80)
	Lt Cizek	Bf 109	Compiègne (60)
13.06.40	Sgt Kratkoruky	He 111	Romilly (10)
	Lt Cermak		
16.06.40	Cne Duval	Hs 126	Auxerre (89)
	A/C Leblanc		
	Sgt Hurtin		
	Adj Kuttelwascher		
	Sgt Keprat		
	Lt de Chezelles		
	Sgt Le Nigen		
	Cne Duval	Hs 126	Auxerre (89)
	A/C Leblanc		
	Sgt Hurtin		
	Lt de Chezelles		
	Sgt Le Nigen		

groupe engage le combat vers 16 heures contre des Bf 109 près d'Estrées-St Denis. Les deux équipiers tchèques, le lieutenant Cizek et le sergent Stehlik, abattent chacun un chasseur allemand.

Nouvelle bagarre contre des 109, le 9 juin. L'adjudant Marias en touche un, mais sa chute n'est pas confirmée. Le lendemain commence l'inexorable exode vers le sud. Il s'opère, en ce qui concerne le III/3, dans une certaine confusion, puisque l'échelon roulant se retrouve le 11 au matin sans nouvelles des avions et des pilotes, qui sont signalés dans la région de Brienne-le-Château. Une patrouille de 5 D.520 sous les ordres du lieutenant Cermak quitte Toulouse le 13 juin pour rejoindre le groupe. À Chartres, on la dirige sur Romilly où elle se pose au milieu de He 111 et de Bf 110... Le sergent Claireaux est blessé à la tête. Le GC III/3 se trouve alors éparpillé dans la nature, plusieurs pilotes ayant dû se poser sur différents terrains...

Le 16 juin, le groupe effectue sa dernière mission de guerre. Cinq D.520, qui viennent d'abattre un Hs 126 près d'Auxerre, survolent le terrain, occupé par la Luftwaffe. Ils surprennent un autre Hs 126 en flagrant délit de décollage. Trois autres sont incendiés au sol, créant une panique générale dans les rangs des mécanos allemands. Les Dewoitine épuisent leurs munitions sur une colonne motorisée près de Gien.

Dans la soirée, l'échelon volant reçoit l'ordre de rejoindre Perpignan et l'échelon roulant Marseille. Le 19, le groupe s'envole pour l'Afrique du Nord. Le capitaine Le Bideau a pris place dans le Bloch 174 chargé de la navigation. Malheureusement, au décollage, l'appareil percute un LeO 451 et Le Bideau est mortellement blessé (il décède le lendemain).

Le GC III/3 réussit à faire passer 22 D.520 de l'autre côté de la Méditerranée, mais il laisse derrière lui 17 carcasses en deux semaines d'opérations. Presque un record !

Interdit de vol, il reçoit l'ordre, le 3 juillet, de remettre ses avions en état. À partir du 20, les vols sont à nouveau autorisés, mais pas pour longtemps et le groupe est officiellement dissous le 25 août. Le personnel est réparti entre les autres groupes maintenus en activité sur D.520 en AFN.

Alignement des D.520 du GC III/3 à Relizanne, peu après l'armistice. L'habitude de peindre le numéro individuel derrière l'habitacle avait été conservé sur les D.520. On note, au second plan, l'appareil du lieutenant de Chezelles, reconnaissable à sa casserole bicolore. (Collection J. Mutin)

REÇU 5 SUR 5

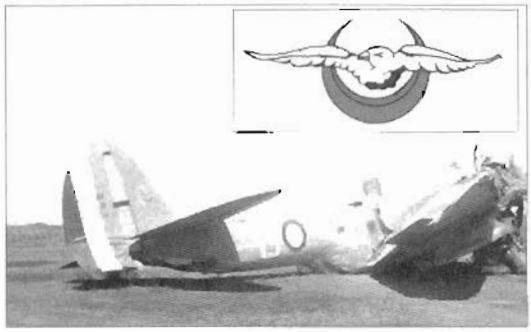
À telle enseigne...

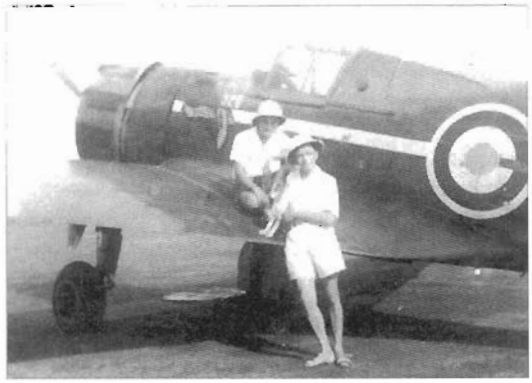
J'ai eu beaucoup de plaisir à lire l'article sur l'oiseau rare d'Air France, à savoir l'Armstrong-Whitworth AW 27 Ensign n° 1822. En effet, je possède une photo de cet avion qui m'a été donnée par un camarade de l'armée de l'Air, il y a bien longtemps. Celui-ci m'a communiqué les renseignements suivants :
Photo prise à Agadir fin 1942 près de l'escale d'Air France (lisible sur la petite construction juste à droite). L'avion F-BAHD portait du côté droit du cockpit « Air France » et « Nouakchott », des bandes jaunes et noires sur les ailes : bandes de l'armistice ?
Très intéressé par l'histoire de cet avion, j'avais eu des renseignements en 1972 par un article paru dans Air Enthusiast *de février 1972* [c'était *Air International* - NDLR] *et aussi par quelqu'un d'autre dont je ne me souviens pas. Ces renseignements, moins détaillés, diffèrent à partir de la découverte de l'avion :*
Le message transmis par l'Ensign n'étant pas codé, l'armée de l'Air l'intercepta et dépêcha aussitôt une équipe de mécaniciens pour réparer l'appareil. Réparé, l'avion décolla et rejoignit Dakar où il fut mis à la disposition d'Air France sous l'immatriculation F-AFZV (jamais enregistrée par Veritas). Paris envoya alors un équipage pour convoyer l'avion au CEV de Marignane et MM. Foulachier et Melerard prirent l'avion en mains et le convoyèrent courant 42. Une immatriculation provisoire lui fut accordée et certaines photos prises par les services de renseignements semblent indiquer qu'il s'agit de F-BAMO. L'avion fit alors des essais jusqu'en novembre 42, piloté par M. Bret, mais lors de l'invasion de la zone non occupée par les Allemands, il fut capturé par ceux-ci. En Allemagne, il fut équipé de moteurs Daimler-Benz et utilisé pour le transport ».

R. Marcel (Nevers, 58)

Votre lettre est très intéressante car elle présente à la fois un mélange d'informations nouvelles et de petites erreurs sans gravité mais qui, cumulées, donnent naissance à des légendes parfois étonnantes. En premier lieu, je n'ai hélas pu reconstituer la totalité des vols réalisés par les équipages français en Afrique. Votre lettre m'a ainsi appris que cet avion avait fait escale à Agadir (Maroc). Je suppose que cette étape faisait partie du vol de convoyage entre Dakar et Alger.
Lors de l'accident de l'Ensign, le message transmis par l'equipage était effectivement en clair et, comme nous l'a appris M. Frappé dans le précedent courrier des lecteurs, c'est d'abord l'armée de l'Air qui est allée sur place évaluer l'état de l'avion. Par manque de moyens techniques, c'est cependant la Légion qui a été dépêchée sur place pour le sortir du sable, d'où une certaine confusion dans les informations recueillies pour l'article.
L'immatriculation F-BAMO est typiquement une erreur de lecture : c'est F-BAHD (de loin ou sur des photos floues, il est facile de confondre le H et le M, le D et le O). L'immatriculation F-AFZV n'a évidemment jamais été enregistrée par Veritas, puisqu'il s'agit en fait du G-AFZV trafiqué par les peintres de manière non officielle.
M. Fulachier (et non Foulachier) était pilote à Air France. Le CEV n'a effectué qu'un seul vol : le 4 novembre (carnets de vol d'Édouard Bret à l'appui).
Dernier point : la légende. Comme je l'ai précisé dans l'article, cet avion n'a jamais été récupéré par les Allemands. Cette histoire est un amalgame fait par les Anglais, mais j'ai les preuves que c'est une erreur. Il est possible qu'un Ensign ait été remotorisé par les Allemands, mais c'est forcément bien avant car, en 1943, leurs courriers indiquent clairement que « cet avion est obsolète » et ne les intéresse pas du tout. De leur côté, les Anglais prétendent que les deux autres Ensign qu'ils ont abandonnés durant la Bataille de France ont été détruits sur place. C'est vrai pour celui de Merville, mais je n'ai pas pu en trouver la preuve (et j'en doute fortement) pour celui du Bourget; il est donc très possible que les Allemands l'aient récupéré à l'insu de la RAF.

Ph. Ricco





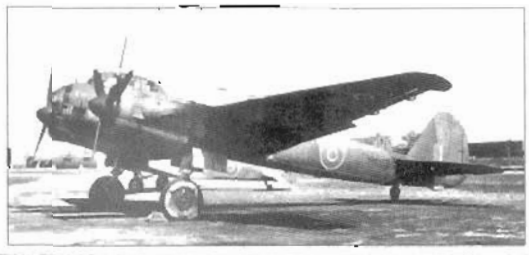
L'un de nos lecteurs, Mr Gilles Brignol, nous a fait parvenir ces deux photos à des fins d'identification

Le Martin 167F n° 176 a été pris en compte le 5 mai 1940 et versé au GB I/61, avec lequel il a participé aux opérations contre l'Italie en juin. En decembre 1940, il est affecté au GB II/63 à Thiès. Il est accidenté au décollage le 4 avril 1941 (2 t). Cette photo est intéressante par le fait qu'elle est l'une des rares à montrer l'insigne de la 3ème escadrille peint sur la dérive.
Le Curtiss H-75A n° 320 a d'abord été affecté au GC III/2 en juin 1940, puis versé au GC I/4 en juillet. Le 13 août 1942, il est piloté par le lieutenant de Lespinay (probablement l'un des deux aviateurs sur la photo), qui, avec l'adjudant Liautard et le sergent-chef Beaujean se lance à la poursuite d'un Wellington (à noter que quelques heures plus tôt, une première patrouille du I/4 avait abattu un Wellington en vol de livraison). À court de carburant, les trois Curtiss doivent laisser filer leur proie et se poser en pleine nature. Bilan : trois avions détruits et deux nez cassés !

« Top-Guns » à la British

Quoique ne désirant pas porter atteinte au travail de mes compatriotes et amis, MM. De Decker et Roba, je tiens à corriger une assertion publiée dans leur article du n° 11. Une phrase malheureuse (p. 54) signale que les pilotes de la RAF n'eurent pas la chance de disposer d'une unité comme la 2./JV.Obdt. Équipée d'avions ennemis capturés, C'est faire fi du N° 1426 (*Enemy Aircraft*) *Flight*, créé le 21 novembre 1941 à Duxford et disposant, entre autres, de Bf 109, Fw 190 et Ju 88.. Dans son ouvrage, assez ancien, « *The Captive Luftwaffe* » (Putnam, 1978), Kenneth S. West dresse la liste des « représentations » (tous) du *Flight* que visita les unités de combat pour leur présenter leurs adversaires. Je joins une photo du Ju 88A-5, ex-M2+MK (Wk Nr. 6073) du KFl.Gr 106, qui avait décollé de Morlaix le 26.11.41 et atterri en Grande-Bretagne suite à une erreur d'orientation

Eric Mombeek.



REÇU 5 SUR 5

De l'eau... dans le gaz

Le n° 10 de votre revue m'a particulièrement intéressé parce que je suis un ancien mécanicien du GC I/3 Corse [...] Je ne puis laisser passer sans réagir les commentaires que fait l'auteur de l'article en p. 62. Je cite : « *En mars, le nombre des sorties est tombé à 171 en raison de nombreux incidents dûs à l'encrassement des filtres et des radiateurs par des impuretés dans l'essence et dans l'eau* »
Ce qui signifie, en clair, que toutes les missions qui auraient dû être effectuées ne l'ont pas été par défaut d'entretien du matériel. La réalité est tout autre, voici pourquoi.
Il n'y avait pas d'eau dans le circuit de refroidissement du moteur, mais de l'éthylène-glycol, mélange à 30%. Nous recevions ce mélange tout préparé et il ne déposait pas. Donc, pas d'encrassement. Si cela avait été le cas, nous aurions su sans difficulté mettre fin à cette anomalie d'une grande banalité. D'ailleurs, les pilotes n'auraient pas manqué de nous signaler l'élévation anormale de la température dudit circuit.
En ce qui concerne l'accident du capitaine Codet, il n'y a jamais eu incendie de l'avion, bien qu'il soit passé sur le dos. J'ai assisté de très près au décollage et suis arrivé le premier sur les lieux. Pendant le décollage, le moteur a brutalement « bafouillé », puis a coupé net. Nous avons immédiatement pensé à la présence d'eau dans l'essence, avarie connue des vieux mécaniciens expérimentés, car il y en avait parmi nous.
Le capitaine Amiot, l'officier mécanicien, a immédiatement ordonné la vidange des avions au sol et la vérification du filtre à essence moteur. Aucune anomalie ne fut relevée. Il s'avéra que le filtre de la citerne de ravitaillement était en cause. Les pleins furent alors effectués en filtrant l'essence, avec des entonnoirs à filtre micrométrique achetés dans un commerce local à Ajaccio. Mis à part cet accident, il n'y a jamais eu de problème de ce genre.
En ce qui concerne les réactions brutales du commandement US, ce commentaire n'est pas sérieux, eu égard à la réalité des faits. Il n'a jamais été question de remplacer les mécaniciens responsables français (qui n'étaient pas concernés) par des *British mechanics*, qui, de toute façon, n'avaient rien à nous apprendre – bien au contraire.
Comment peut-on laisser croire que le capitaine Duval, commmandant de groupe, son état-major et les pilotes, les premiers intéressés, aient pu tolérer des négligences aussi criminelles de la part du personnel mécanicien. De plus, la présence de mécaniciens anglais eut été un « casus belli » pour nous, qui avions subi et vécu Mers el-Kébir et le bombardement de La Sénia, des deux hangers du groupe par des avions anglais le 8 novembre 1942. Je suis d'ailleurs, avec l'adjudant-chef Fricou et deux autres camarades, l'un des miraculés de ce mauvais coup.
En conclusion, il n'est pas sérieux de laisser croire à vos lecteurs, jeunes pour la plupart, que l'activité aérienne d'un groupe de chasse d'une grande réputation opérationnelle, en temps de guerre et sur le sol français récemment libéré, pouvait être réduite par la présence d'impuretés dans les circuits de refroidissement et dans l'essence, par incompétence du personnel technique.

P. Perruquet (Manosque, 04)

Notre compétence sur le plan technique est évidemment très limitée et nous ne nous permettrons pas de remettre la vôtre en cause. Toutefois, nous tenons simplement à signaler que nous n'avons rien inventé et que ces incidents sont mentionnés noir sur blanc dans l'historique officiel du GC I/3, conservé au Service historique de l'armée de l'Air.

Taran !

J'ai lu l'article de Harold Stockton sur le « désastre en Russie » (n° 11) avec d'autant plus d'intérêt que j'avais rédigé avec feu Gaston Botquin un article sur ce thème il y a quelques années. A cette occasion, lors de nos entretiens, celui-ci avait émis quelques théories intéressantes que je me permets de vous soumettre, puisqu'il n'est plus là pour vous les rapporter.
Si l'aviation soviétique fut surprise le 22 juin 1941, certaines unités purent néanmoins se reprendre assez vite. La liste des pertes de la Luftwaffe nous signale des destructions d'appareils sur leur aérodrome de départ dès le 22 juin. Ainsi, tandis que la Luftwaffe bombardait ses terrains, l'aviation soviétique riposta de la même maniere (quoique, bien sûr, à une échelle plus réduite). Cet élément prouve que tout le monde n'était pas surpris, dépassé et affolé.
En se basant sur les listes de revendications allemandes (en combat aérien), qui valent ce qu'elles valent, mais qui constituent néanmoins un intéressant échantillonnage, G. Botquin avait découvert que, après une dizaine de jours, l'aviation soviétique allait attaquer régulièrement en force et en trois vagues : une le matin, la seconde vers midi et la troisième en soirée. Les Soviétiques envoyerent ainsi tout ce qu'ils purent et, en étudiant ces listes, mon co-auteur releva que l'on employait les avions disponibles jusqu'à l'usure. Ainsi, sur tel front, on décèle la présence de SB-2 jusqu'à telle date. Puis, ils sont remplacés par d'autres bombardiers qui, eux-mêmes, tiendront jusqu'à telle date, etc. L'effet « Rodina » est indéniable et, dans notre article, nous avions souligné la ténacité des pilotes soviétiques, dont certains n'hésitèrent pas à éperonner (volontairement ou non) l'adversaire (attaques dites « Taran »).
En tant qu'ingénieur, G. Botquin avait toujours été fasciné par le rapide déménagement des usines d'aviation vers l'est. Il y décelait un certain mystere et aurait voulu en savoir plus. Il avait entamé des recherches et pris des contacts mais la mort le surprit trop tôt. Il est vrai qu'anticipant une attaque allemande, les Soviétiques durent préparer ce repli, leurs chaînes de production étant « primitives » mais efficaces sur la base des critères de l'armée Rouge. Pendant tout ce temps, ces usines continuerent à produire des chasseurs « dépassés » comme les I-16. Et, c'est sur ce point que je ne suis pas d'accord avec H. Stockton. Il affirme, en effet, que la Luftwaffe « ne fit que passer les vieux coucous au pilon ». Or, même ces vieux coucous furent vitaux pour la défense de l'URSS. Car, ce qui fit perdre la guerre à l'Est aux Allemands, ce fut bien sûr le nombre et l'immensité. Et lorsqu'un Bf 110 ou même un Bf 109 affrontait une demi-douzaine de « Rata », l'équipage allemand avait beau en abattre deux ou trois, les survivants réussissaient toujours à endommager l'appareil ennemi ou à l'abattre. D'où un taux d'usure très élevé pour la Luftwaffe. Je ne partage donc pas le « mépris » de l'auteur pour ces Polikarpov et autres appareils. Comme le soulignait G. Botquin, ils étaient parfaitement adaptés à leur environnement (ainsi leur construction partiellement en bois permettait de compenser les importantes variation de la température en Europe Orientale, ce que la Luftwaffe allait découvrir lors du proche hiver).

J-L. Roba

Nous n'avons décelé aucun « mépris » de la part de l'auteur, qui compte poursuivre sa narration dans un prochain numéro, avec le Front Sud, mieux équipé et qui a opposé une plus grande résistance au rouleau compresseur allemand. Il est loin d'être assuré que les Soviétiques avaient anticipé l'attaque allemande, bien au contraire. Nous ne voyons pas en quoi l'emploi de bombardiers jusqu'à l'usure est novateur. Quelle force aérienne a-t-elle agi différemment ? Enfin, en ce qui concerne l'affirmation que la Luftwaffe ne fit que passer les vieux coucous au pilon, nous vous renvoyons à « *The Air War 39/45* » de R.J. Overy, qui développe cette thèse avec beaucoup de brio et de conviction.

Appel à témoins

Eino Ritaranta, qui a signé l'article sur le Myrsky, demande si l'un de nos lecteurs peut identifier l'aviateur français qui figure ici aux côtés d'un officier finlandais. Il s'agit, peut-être, d'un des conseillers envoyés en Finlande après l'acquisition par ce pays d'un certain nombre d'avions français.
Écrire à la rédaction qui transmettra. Merci.

Accroc dans le Cachemire

J'ai été très intéressé par votre article sur le fameux combat de M. Alam publié dans votre dernier numéro. J'ai personnellement effectué de nombreuses recherches sur les combats aériens indo-pakistanais et je suis en train de terminer un court article sur ce sujet. Je vous livre le résultat de mes recherches concernant les victoires revendiquées par Alam.
06.09.65
Revendications : 2 Hunter sûrs et 1 endommagé, près d'Amritsar
Perte reconnue : F/Lt Peter Rawalley - N° 7 Sqdn
07.09.65
Revendications : 5 Hunter, à l'est de Sarghoda
Pertes reconnues : Sq-Ldr Onkar Nath Kakar [prisonnier, éjecté suite ennui de moteur] N° 27 Sqdn, Sq-Ldr B. Bhagwat [†] N° 7 Sqdn, F/O J.S. Brar [†] N° 7 Sqdn
16.09.65
Revendication : 1 Hunter, Halwara
Perte reconnue : F/O R.D. Bunsha [††] N° 7 Sqdn
Total : cinq victoires confirmées et un endommagé.

Andrew Thomas (Heckington, GB)

Appel aux anciens du « *Limousin* »

L'escadron 3/4 *Limousin* organise en juin à la BA 125 d'Istres un anniversaire commémoratif et fait appel à tous les anciens du GC 1/9, du 4/7 et du 3/4 qui ont porté le nom de cette province. Tous renseignements auprès de l'officier de traditions : S/Lt Ramos – Tél : 04 42 56 91 20 poste 72144.

Heinkel He 162

J-C. Mermet signale que le « 11 », Wk Nr. 120074, de Demuth était bien *jaune* (voir planches en page 2 du n° 11). Cette information est confirmée par les carnets de Wollenweber qui effectua un vol sur cet appareil le 19 avril 1945.

Spitschmitt

Dans l'article « Au service de l'ennemi » du n° 11, page 52, sur le « Spitschmitt », il y a désaccord avec d'autres documents. Le Spitfire VB, touché par la flak et remotorisé avec un DB605, ne serait pas le EN580, mais le EN830. Cette information est donnée dans la revue «Le Fana » d'avril 1999 et, surtout, dans le livre « Spitfire, The History », page 211. Le EN580 ne semble pas avoir appartenu au N° 131 Squadron.

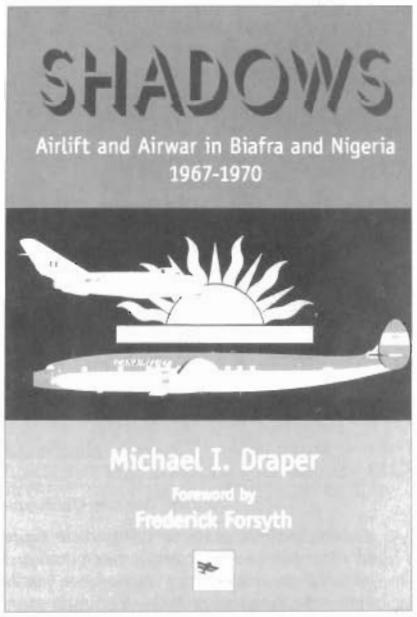
P. Billard (Bondoufle, 91)

GLLOQ ?

Je voulais vous signaler que sur la couverture du n° 11, vous avez oublié le « L » d'Aéro-Journal.

(lettre authentique que nous avons volontairement publié sous couvert de l'anonymat)

Aéro Bibliothèque



TONTONS FLINGUEURS ET ONG

Le Biafra fut le premier conflit du tiers-monde où les organisations non gouvernementales montèrent un pont aérien pour venir en aide aux populations. Ce conflit fut aussi une bénédiction pour les trafiquants d'armes, les mercenaires et les aventuriers de tout poil, des célèbres Hank Warton et Comte von Rosen à l'incontournable Jan Zumbach, en passant par ce pilote portugais qui préféra rester sagement à Abidjan quand il entendit parler de la DCA nigériane !

Michael Draper, qui s'est intéressé à cette guerre depuis toujours, a effectué un véritable travail d'investigation, qui tient plus du grand reportage que de ce que l'on attend généralement d'un simple historien. Il a certes consulté des archives, mais il ne s'est pas contenté, comme beaucoup, de remuer la poussière des cartons. Il est allé sur le terrain pour rencontrer témoins et acteurs de ce drame. Il a su ainsi amasser un nombre incroyable d'informations qu'il nous livre d'une manière rigoureuse et soigneusement ordonnée.

Le résultat est impressionnant. Son ouvrage se lit facilement, presque comme un roman d'aventure. Les témoignages et les conversations reconstituées, qui émaillent le récit historique, rendent la lecture fluide et captivante.

L'ouvrage est abondamment illustré et si certaines photos ne sont pas réellement inédites (quelques unes rappeleront des souvenirs aux lecteurs d'Aéro-Journal version 1973 !), d'autres sont de véritables morceaux de choix.

Le lecteur trouvera également des cartes et des profils en couleur. Les annexes proposent une liste détaillée des avions utilisés tant par les belligérants que par les « Tontons flingueurs » et les organisations caritatives.

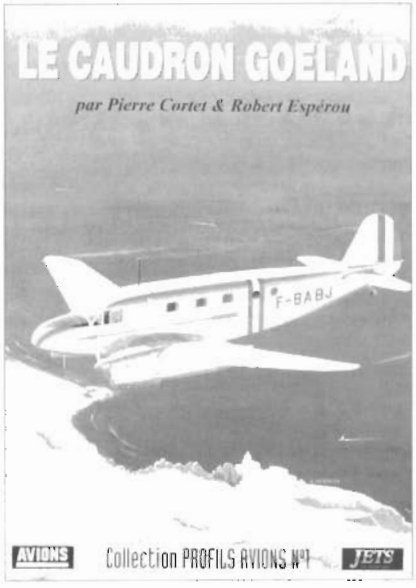
Avec *Eye for the Phoenix*, que nous avons eu le plaisir de faire découvrir à nos lecteurs il y a quelque temps, *Shadows* est incontestablement le meilleur livre de la collection lancée par Hikoki.

Shadows - M.I. Draper - Hikoki Publications Ltd - ISBN 0-902109-63-5. Prix, environ F. 350.-.

PETITS POUCETS... LE RETOUR

Nous sommes heureux de faire savoir à nos lecteurs que ce recueil de souvenirs de la campagne de 39/40 écrit par le regretté général Camille Plubeau est à nouveau disponible en nombre limité. Nous le recommandons chaudement à tous les amateurs de l'aviation française de cette période. Cet ouvrage peut être commandé directement auprès de son fils : Noël Plubeau - Le Neptune A2 - 8, quai des Docks - 06300 Nice.

Prix : F. 120.- + port (env. F. 17.- métropole)



ERIKA ?

Ce n'est pas un livre, c'est un catalogue. Mais, un catalogue comme on le redoute et pas uniquement à Roubaix...

Après un bref survol des origines, on attaque directement la liste des avions classée par numéro de série. Nous n'avons rien contre les listes dès lors que l'on propose des tris multiples. Mais, ici, on reste dans le linéaire. Les auteurs manquent singulièrement d'esprit de synthèse et de clarté. Et que vient faire ce réquisitoire contre le tiret des matricules militaires dans l'introduction ?

Nous aurions préféré connaître le nombre de Goéland construits, sans avoir à les compter un par un, page par page.

Les dessins « techniques » sont assez approximatifs, la forme du nez paraissant plus que suspecte et de nombreuses excroissances ayant été omises.

Côté positif, on relèvera quelques photos inédites et même fort intéressantes, mais on ne bâtit pas un bon livre autour de quelques images, quel qu'en soit l'attrait.

En cette période de marée noire, on reste vraiment sur l'impression que ce goéland est resté empêtré dans le mazout.

Le Caudron Goéland – P.Cortet & R.Espérou – Collection Profils Avions n°1, Lela Presse – ISBN 2-914017-00-6 – Prix : FRF 190.- (28,96 euros).

AVIATEURS EN ALGÉRIE

Le titre dit tout. Ne cherchez pas dans ce livre une analyse synthétique des opérations aériennes en Algérie, il n'a pas été écrit dans ce but.

En revanche, cet ouvrage fait vivre (ou revivre) avec beaucoup de réussite l'ambiance des missions d'appui-feu.

Et sans aucune exclusive, puisque l'auteur retrace également certaines sorties de l'aéronautique Navale et de l'ALAT, des hélicoptères aux Mistral.

Le style est alerte et les récits, parfois dramatiques, ne basculent jamais dans l'insoutenable psychodrame larmoyant.

Le tout est illustré de 74 photos en noir et blanc, dont beaucoup proviennent d'archives privées.

Aviateurs en Guerre (Afrique du Nord, Sahara, 1954-1962) – P-C. Renaud – Éd. J.Grancher, Paris – ISBN 2-7339-0664-X – Prix : F. 165.- (25,15 euros).

Pour commander tous vos nouveaux livres :

DRIVERS

La Librairie Passion

L'AIR ET LE PAIN

« *Les avions Il-2 sont aujourd'hui aussi indispensables à notre armée Rouge que l'air et le pain* » écrivit Staline dans un télégramme de décembre 1941, qui comme le note l'auteur « [est] *resté célèbre dans les anales* [sic] *de l'industrie aéronautique soviétique* ».

Cela fixe d'emblée l'importance qu'a eue cet appareil dans la conduite de la Grande Guerre Patriotique. L'Ilyouchine Il-2 fut d'ailleurs l'avion le plus construit en URSS pendant cette période. Et pourtant, il ne fut sans doute pas le meilleur type d'appui tactique qui aurait pu être livré aux VVS (forces aériennes soviétiques).

Bien que ce livre soit principalement centré sur ce type, l'auteur passe en fait en revue tous les Chtourmovik construits ou simplement conçus, en rappelant que cette appellation est un terme générique, désignant tous les avions d'assaut, mais qu'elle a collé à la peau de l'Il-2 comme le terme générique de Stuka a collé à celle du Ju 87. Il commence par développer le concept tel que Staline l'a échafaudé à la lumière de la guerre d'Espagne, mettant en parallèle l'Il-2 et tous les autres modèles qui lui ont été opposés.

Il est indéniable que Sergueï Ilyouchine fut un visionnaire. S'il conçoit son appareil « autour » d'un caisson blindé, c'est qu'il pressent que l'artillerie antiaérienne est appelée à jouer un rôle déterminant, et ce, dès janvier 1938 ! Mais, alors qu'Ilyouchine dessine un biplace, Staline, qui a des idées sur tout, exige qu'il soit monoplace – une erreur qu'il regrettera par la suite et qui coûtera cher en termes de vies humaines et de matériel.

On suit alors l'auteur dans la phase de mise en production et l'entrée en service, quelques semaines avant « Barbarossa », puis dans le chaos du déménagement des usines menacées par la rapide avance allemande. La partie « opérationnelle » se limite ici aux explications qui permettent au lecteur de comprendre pourquoi et comment des modifications sont constamment apportées sur les chaînes de production. Jusqu'à l'introduction d'une version biplace « bricolée », à peine plus efficace que la version monoplace, puisque selon les sources russes, les équipages d'Il-2 perdent dix fois plus de mitrailleurs que de pilotes ! Cependant, avec la montée en charge de l'industrie aéronautique soviétique, les VVS écrasent progressivement la Wehrmacht et la Luftwaffe sous le nombre de leur matériel.

Un chapitre est consacré à une évocation de la carrière de l'Il-2 au front (une première chez Herbert Léonard, dont nous ne pouvons que le féliciter), et un autre chapitre aux hauts faits d'armes et aux grands as des Chtourmovik. Le tout agrémenté de photos inédites, autrement plus intéressantes que les sempiternels cimetières photographiés par les Allemands dont nous avons été rebattus (pour les raisons que l'on sait) pendant des décennies.

On glisse ensuite en douceur sur les avions cédés aux forces amies, les projets et les Chtourmovik occasionnels pour terminer sur un chapitre dédié aux armements.

Dans sa conclusion l'auteur pèse le pour et le contre de l'Il-2 et compare son efficacité à celle du Ju 87. « Fierté nationale » jusqu'à la chute du régime, l'Il-2 est désormais considéré par certains comme une « erreur stratégique ». Pour nous, le concept du Chtourmovik n'est certainement pas en cause, seule la manière dont il a été utilisé peut l'être. Si les pertes furent aussi lourdes, c'est en grande partie parce que les Soviétiques n'accordaient que peu de valeur à la vie humaine. Ils n'ont jamais eu, comme les Occidentaux, le désir de protéger leurs équipages. Les Allemands, soucieux pour des raisons évidentes d'économiser matériel et hommes, ont connu un taux de pertes moins alarmant en faisant protéger leurs Ju 87G par des chasseurs et en faisant nettoyer les nids de DCA par des Ju 87D ou des Fw 190.

Un livre que nous recommandons, malgré un prix trop élevé à notre goût et une mise en page parfois approximative. Toutefois, il s'agit du premier ouvrage de la nouvelle collection Docavia et on peut pardonner quelques imperfections finalement mineures eu égard à la grande tenue du texte et des illustrations.

Les Chtourmovik – H.Léonard – Docavia/Éd. Larivière – ISBN : 2907051261 – Prix : FRF 450.-

Aviation Française

Les pilotes de chasse français 39/45 (F) 339 F
Le Caudron Goéland - Coll. Avions (F) 190 F
Le SNCASE Aquilon - Gall (F) 390 F
L'histoire du centre Aéronautique de Melun-Villaroche - Lamouche (F) 260 F
Aviation Militaire pendant la Grande Guerre Ardhan (F) 295 F

Aviation Allemande

Focke-Wulf Ta 152 - Harman (A) 315 F
Messerschmitt Bf 109A-E - Radinger & Schick (A) 315 F
Messerschmitt Bf 109F-K - Radinger & Schick (A) 315 F
Messerschmitt Bf 109F/G/K aces of the Western Front - Aircraft of the Aces n° 29 (A) 119 F
Ju 88 Kampfgeschwader 1939-41 - Combat aircraft n° 17 (A) 119 F
Dora of the Galland Circus - Crandall (A) 225 F
Yellow 10 - Crandall (A) 240 F

Jagdwaffe Luftwaffe colours - Mombeek, Smith & Creek (A) le volume : 135 F
Volume 1 : Birth of the Luftwaffe fighter force
Volume 2 : The Spanish War
Volume 3 : Blitzkrieg & Sitzkrieg Poland & France
Volume 4 : Attack in the West 1940

Jet Planes of the Third Reich, the secret projects vol. 1 - Griehl (A) 389 F
Green Hearts first in combat with the Dora 9 - Urbanke (A) 620 F
Sturmstaffel 1, Reich defence 1943-44, the War diary - Mombeek, Forsyth & Creek (A) 165 F

X Planes of Third Reich - Myhra (A) :
Horten Ho 9 119 F
Messerschmitt P 1101 99 F
Focke-Wulf Ta 183 99 F
Bachem Ba 349 135 F
Battle over Bavaria B-26 Marauder vs German jets April 1945 - Forsyth (A) 395 F

Aviation Américaine

B-17 Flying Fortress units of 8th AF - Combat aircraft n° 18 (A) 119 F
F-86 Sabre over Korea - Thompson (A) 149 F
P-47 Thunderbolt Aces of the 9th and 15th AF - Aircraft of the aces n° 30 (A) 119 F
B-24 Liberator units of the 8th AF - Combat aircraft n° 15 (A) 119 F
TBF/TBM Avenger units of WWII - Combat aircraft n° 16 (A) 119 F
F-86 Sabre Walk around n° 19 (A) 129 F
Bell P-39 Airacobra P-63 Kingcobra - Warbird Tech n° 17 (A) 119 F
Douglas A-26 Invader - Warbird Tech n° 22 (A) 119 F
P-47 Thunderbolt - Warbird Tech n° 3 (A) 119 F
B-36 Peacemaker - Warbird Tech n°24 (A) 119 F
Collection Detail & Scale (A) le vol. 119 F
n° 60 B-25 Mitchell
n° 61 P-40 (Pt 1)
n° 62 P-40 (Pt 2)
n° 63 P-39/P-63
n° 64 B-24 Liberator
Aircraft of the US Military Air Transport Service - Williams (A) 299 F
Douglas AD Skyraider - Smith (A) 299 F
The Eight Ballers Eyes of the 5th AF - Stanaway & Rocken (A) 359 F
Squadron of deception : 36th bomb squadron of WWII - Hutton (A) 350 F
P-47 Thunderbolt - Warpaint special n°1 (A) 210 F
Death Rattlers : marine squadron VMF 323 over Okinawa - Wolf (A) 449 F

Aviation Anglaise

Oxford Own's Men & Machines of N°15/XV Squadron RFC/RAF - Ford-Jones (A) 549 F
Spitfire - Wilson (A) 199 F
Typhoon/Tempest Aces of WWII - Aircraft of the Aces n° 27 (A) 119 F
Mosquito Reconnaissance Units of WWII - Combat Aircraft n° 13 (A) 119 F
Halifax Squadrons of WWII - Combat Aircraft n° 14 (A) 119 F
Spitfire : comprehensive guide for the modeller (A) 179 F

Collection Warpaint (A)
n° 21 A.W. Whitley 105 F
n° 22 Gloster Meteor 185 F
n° 20 Seafire 115 F
n° 19 Hornet 115 F

Aviation Italienne

Coll. Ali d'Italia (I/A) le vol. 110 F
N° 12 IMAM Ro 43/44
N° 13 Aermacchi MB.326

Mini Ali d'Italia (I/A) le vol. 69 F
N° 3 Fiat RS 14
N° 4 Avia FL-3

Collection Aviolibri (I/A)
Reggiane Re 2005 «Sagittario» 99 F
Macchi MC.202 Folgore (pt.1) 129 F

Aviation des Pays de l'Est

Les Chtourmovik - Léonard (F)
Docavia n° 40 450 F
Rumanian Air Force 1936-47 - Bernad (A) 105 F
Soviet combat aircraft of WWII vol.2 - Gordon & Khazanov (A) 295 F
Mikoyan MiG 29 Fulcrum - Gordon (A) 289 F
Sukhoi Su 27 Flanker Gordon (A) 289 F

Divers

Aichi D3A-1 Val - Smith (A) 299 F
Emblems of the Rising Sun - Scott (A) 199 F
Messerschmitt Bf 109 finlandais (F) 140 F
Shadows, Airlift & airwar in Biafra & Nigeria 1967-70 - Draper (A) 350 F

Vente par correspondance - Frais d'envoi : 30 F par commande pour la France (Etranger, nous consulter).
Paiement par chèque à l'ordre de Drivers, par Carte Bancaire ou contre remboursement.

DRIVERS – 12bis, rue Baronie – 31000 TOULOUSE
Tél : 05 61 22 81 11 – Fax : 05 61 22 81 63

Dans le prochain numéro

sortie
en kiosque
le 1er juin

Abonnement

– Attends, Lothar ! T'es sûr de vouloir monter là-dedans ?
– Ach ! Z'est que che zuis drès bressé d'aller m'aponner à Aéro-Yournal !

Livre

Les Pilotes de Chasse Français 39/45

En 180 pages grand format, la liste de tous les pilotes français et étrangers ayant combattu en France, ainsi que des pilotes français ayant combattu à l'étranger, ayant remporté au moins une victoire confirmée au cours de la Seconde Guerre mondiale : « Drôle de Guerre », campagne de mai-juin 40, FAFL, RAF, Vichy, Forces aériennes françaises.
Plus de 300 photos, plus de 50 biographies détaillées.
15 pages de profils en couleur, cartes.

Prix : 339,oo F (59,9o euros)
Frais de port : métropole, gratuit - CEE, DOM/TOM, F. 25,oo - Autres pays, F. 30,oo

Pour commander, vous pouvez utiliser le bulletin ci-dessous.

BON DE COMMANDE

à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry
32500 Fleurance

☐ Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 13 au n° 18 inclus : France F. 195,oo (29,73 euros) - CEE/DOM-TOM F. 215,oo (32,78 euros) - Autres pays F. 235,oo (35,83 euros) - air mail.

☐ Je souhaite recevoir le(s) n° 2 / n° 5 / n° 7 / n° 8 - Chaque numéro : F. 43,oo (6,56 euros) port inclus (tous pays).

☐ Je souhaite recevoir __ exemplaire(s) du livre *Les Pilotes de Chasse Français 39/45* - pour les frais de port, voir ci-dessus.

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____ Pays : _____

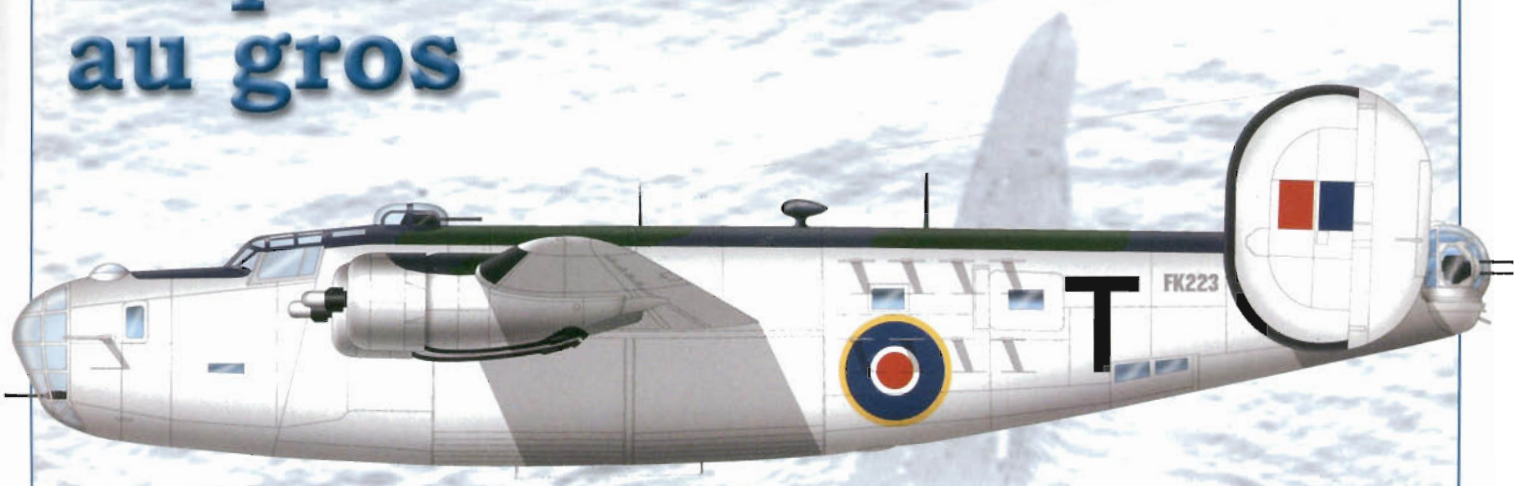
Ci-joint, mon règlement de F. _____

Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)

Carte : Visa – MasterCard n° _____ Date d'expiration : _____

Fait à _____ le _____ Signature

La pêche au gros



« Le 8 octobre 1943, nous avons décollé de Meeks Field à bord du Liberator Mk.III « T » du N° 120 *Squadron* pour escorter un convoi. En plein jour, nous volions soit à 1 500 m, soit sous la base des nuages s'ils étaient plus bas. Arrivés à 56° 18' N et 26° 30' W, notre opérateur radar (nous ne disposions que d'un des premiers modèles d'ASV) a signalé un écho droit devant à 15 km. Dans le poste de pilotage, nous avons repéré le sous-marin à peu près en même temps. « *Branle-bas de combat !* ». Notre *skipper*, le *Flying Officer* Dennis Webber, a grimpé dans les nuages dans l'espoir de s'approcher sans être détecté. Mais, quand nous en sommes sortis pour attaquer, nous n'avions pas assez de temps pour descendre à une altitude correcte pour lancer nos charges de profondeur. Alors, nous avons viré sur notre droite pour un second passage. Je me souviens que nous avons été entourés de traçantes et de gros nuages noirs de *flak* lourde, mais, par chance, nous n'avons pas été atteints. Nous possédions une mitrailleuse de 0,5 in. tirant vers l'avant et quatre Browning de 0,303 in. dans la tourelle arrière et nous avons riposté tout au long des attaques.

« La deuxième fois, nous nous sommes présentés par l'avant, parce que l'on nous avait dit que l'armement des sous-marins était renforcé à l'arrière. Cependant, le sous-marin a pu déjouer nos plans et nous avons attaqué plus ou moins par le travers. Nous nous sommes approchés le plus possible, malgré un tir nourri, et avons largué quatre charges de 125 kg à environ 15 m. Je n'ai pas su quel effet avait eu notre attque – nous ne nous sommes pas attardés pour le savoir, mais nous sommes revenus pour une nouvelle passe à environ 9 m. Un tir parfait. Les quatre charges ont pénétré dans l'eau et explosé au moment où nous dégagions. Quand nous avons survolé le sous-marin pour la troisième attaque, j'ai passé la tête par le hublot latéral et j'ai remarqué que les canons et leurs servants semblaient avoir disparu.

« Le sous-marin (U-643) avait stoppé les machines et semblait désemparé. Nous n'avions plus de charges de profondeur. Nous avons été très étonnés de voir l'équipage surgir sur le pont avec des gilets de sauvetage et des radeaux pneumatiques. Un autre Lib nous a rejoints, mais nous espérions que les destroyers alertés pourraient capturer le sous-marin « vivant » et nous n'avons pas tenté d'autre attaque. Craignant une ruse, nous avons surveillé attentivement le sous-marin en attendant l'arrivée des destroyers. [...] Ils vinrent bien recueillir les survivants, mais pas avant que ceux-ci n'aient réussi à saborder le sous-marin.

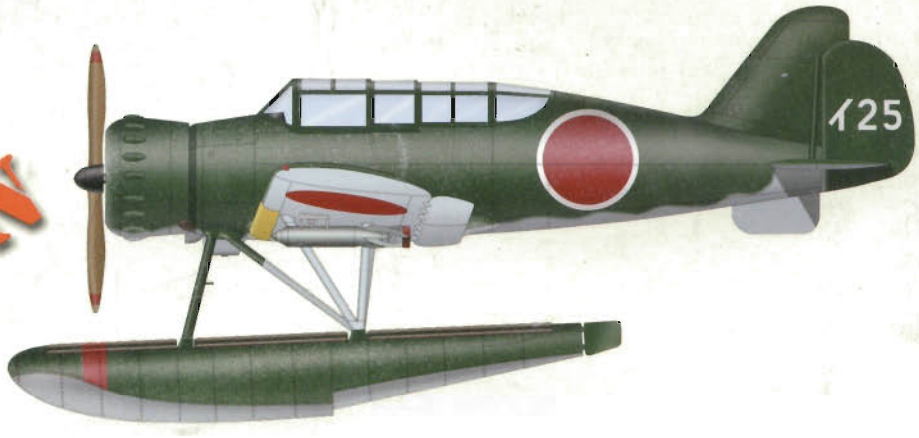
« Dans mon carnet, j'ai noté 15 survivants dont le capitaine [*Kapitänleutnant* Speidel], mais je ne suis pas sûr du nombre. Par la suite, on nous a dit aussi que les photos montraient les antennes d'un modèle de radar encore inconnu jusqu'ici à bord des submersibles. Sans aucun doute, le sous-marin nous attendait quand nous avons émergé des nuages. Peut-être nous avait-il tout simplement entendus ? Une fois les survivants recueillis, comme nous avions atteint notre PLE (*Prudent Limit of Endurance*), nous avons mis le cap sur la maison. Nous n'avons jamais vu le convoi SC 143 que nous étions censés escorter. Nous avons été détournés sur Ballykelly en raison des mauvaises conditions atmosphériques au-dessus de Reykjavik et nous avons atterri triomphalement après 15 heures et 30 minutes de vol. Dennis Webber reçut aussitôt la DFC et le reste de l'équipage un télégramme de félicitations du commandant en chef des *Western Approaches* ».

John Lukker, le narrateur de cette aventure, était un ancien « biffin » qui avait demandé à passer dans la RAF en 1941. Breveté pilote en novembre, il servit toute l'année suivante comme pilote de liaison à l'état-major. Il fut ensuite transformé sur Hudson et versé en janvier 1943 come copilote au N° 120 *Squadron* sur Liberator. En janvier 1944, il passa officier et commandant de bord d'un Liberator. John Lukker effectua sa dernière mission le jour de Noël 1944. Il fut démobilisé après la fin des hostilités avec le grade de *Flight Lieutenant* et 1 885 heures de vol à son actif.

D'après *Coastal Command at War*, de Chaz Bowyer, Ian Allan, Londres, 1979.

Infographie © P-A. Tilley – 02.00

BOMBES SUR L'OREGON



Profondément vexés par le raid de Doolittle sur la Mère-patrie, les Japonais imaginèrent tous les moyens pour bombarder à leur tour le continent nord-américain. La plupart étaient fantaisistes ou artisanaux, comme le lancement de ballons libres pour profiter des courants ouest-est au-dessus du Pacifique.

Plus prometteuse, cependant, était l'utilisation de l'un de leurs grands sous-marins porte-hydravion, équipés d'un Yokosuka E14Y1 (« Glen »). Bien que les opérations de lancement et de récupération de l'hydravion s'avérèrent longues et complexes, le concept prouva sa validité le 17 décembre 1941, lorsque le sous-marin I-9 lança avec succès l'un de ces appareils au-dessus de Pearl-Harbor.

L'opération de représailles fut alors confiée au capitaine de vaisseau Meiji Tagami, commandant le sous-marin I-25, qui avait précédemment utilisé un hydravion au-dessus de Pearl-Harbor, en janvier 1942, mais aussi au-dessus de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, des Fidji et même des Aléoutiennes.

La mission de l'hydravion consistait à bombarder les immenses zones forestières du nord-ouest des États-Unis à l'aide de charges à fort pouvoir incendiaire. L'idée était de déclencher de violents feux de forêt, qui, les Japonais n'en doutaient pas un seul instant, créeraient une terrible panique parmi la population américaine.

Le pilote de l'hydravion était le premier maître Nubuo Fujita, qui avait participé aux précédentes campagnes à bord du I-25.

Le sous-marin appareilla de Yokosuka le 15 août 1942. La traversée s'effectua sans encombre et le submersible se présenta au large de l'Oregon à la fin du mois. Les conditions atmosphériques ne permirent pas de lancer le premier raid immédiatement. Tagami dut croiser à une centaine de kilomètres au large des côtes nord-ouest des États-Unis pendant près de dix jours.

Le 9 septembre, le I-25 se trouvait à environ 20 km au large de Port Orford, lorsque le E14Y1 fut catapulté du pont avant du sous-marin peu après le coucher du soleil. Fujita s'enfonça dans les terres et largua deux bombes de 76 kg, spécialement étudiées pour la mission. Elles déclenchèrent, en effet, un incendie dans le parc naturel d'Umpqua, dont Fujita put apercevoir la fumée en repartant. Cependant, ce qu'ignoraient les Japonais, c'était que les Américains, habitués aux incendies de forêt, maintenaient une surveillance constante de leurs régions boisées par des gardes forestiers expérimentés. Aussi violent que put être le début d'incendie, le feu fut rapidement repéré et circonscrit. Pourtant, les Japonais, à l'écoute des radios américaines, crurent que leur mission avait été couronnée de succès et que l'Oregon était ravagé par un gigantesque incendie.

Tagami décida de lancer un second raid, car il restait à bord encore quatre bombes spéciales. En raison du mauvais temps, le second lancement fut retardé au 29 septembre. Fujita attendit à nouveau le coucher du soleil pour décoller, à environ 80 km au large du cap Blanco. Il lança ses bombes sur la forêt de Willamette sans être inquiété. Une fois encore, le début d'incendie fut rapidement maîtrisé par les pompiers américains.

Tamagi voulait effectuer un troisième raid pour utiliser les deux dernières bombes, mais la détérioration des conditions atmosphériques le fit changer d'avis. Le I-25 était de retour à Yokosuka à la fin du mois d'octobre.

Les quatre bombes de Fujita ne furent pas les seules que les Japonais lancèrent sur le continent américain. En effet, près de 300 ballons libres porteurs d'une bombe incendiaire de 12 kg s'abattirent sur une vaste zone, s'étendant du nord de l'Alaska à Mexico, entre novembre 1944 et mars 1945. L'une d'elle, trouvée par des pique-niqueurs, sera responsable de la mort de six personnes – les seuls Américains tués sur leur sol pendant la guerre. De bien maigres représailles comparées au tsunami de fer et de feu qui allait s'abattre sur les villes japonaises, et en particulier sur les deux cités martyres de Hiroshima et Nagasaki !

Le I-25 sera coulé le 11 juillet 1943 par un destroyer américain au large de Kotombangara. Fujita, qui n'était pas à bord du sous-marin ce jour-là, survivra à la guerre et se reconvertira par la suite dans la quincaillerie.